



BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-lei n.º 18/2023:

Estabelece a estrutura, organização e funcionamento dos Órgãos das Forças Armadas. 1436

Decreto-Regulamentar n.º 6/2023:

Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Novo, na Cidade do Porto Novo, na ilha de Santo Antão. 1441

Decreto-Regulamentar n.º 7/2023:

Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Jurisdição Portuária do Porto Inglês, na Cidade do Porto Inglês, na ilha do Maio. 1443

Decreto-Regulamentar n.º 8/2023:

Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Grande, na Cidade do Mindelo, na ilha de São Vicente. 1445

Decreto-Regulamentar n.º 9/2023:

Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto do Tarrafal, na cidade do Tarrafal, na ilha de S. Nicolau. 1447

Decreto-Regulamentar n.º 10/2023:

Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Sal-Rei, na cidade de Sal-Rei, na ilha da Boa Vista. 1449

Decreto-Regulamentar n.º 11/2023:

Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Palmeira, na ilha do Sal. 1451

Decreto-Regulamentar n.º 12/2023:

Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto da Praia, na Cidade da Praia, na ilha de Santiago. 1453

Decreto-Regulamentar n.º 13/2023:

Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto da Furna, na Vila de Furna, na ilha da Brava. 1455

Decreto-Regulamentar n.º 14/2023:

Regula a definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Vale de Cavaleiros, localizado a norte da Cidade de São Filipe, na Ilha do Fogo. 1456

Resolução n.º 45/2023:

Aprova o Plano de Ação Nacional para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (PAN- INN), para o período 2023 a 2026. 1458

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-lei n.º 18/2023
de 20 de junho

Com a revisão do Decreto-lei n.º 30/2007, de 20 de agosto, mostra-se necessária uma vez que o diploma aprovou não somente a organização, como também o Quadro de Pessoal das Forças Armadas, que atualmente se mostra exíguo para o cumprimento da sua missão e atribuições, sem descurar a falta de vagas para promoção na carreira dos militares que já completaram o tempo necessário no posto para promoção.

Pelo presente diploma propõe-se que o Quadro de Pessoal seja aprovado trienalmente, mediante Portaria do membro do Governo responsável pela área da Defesa Nacional, por se considerar que, da dinâmica da Instituição Castrense, demonstra-se com maior regularidade e conveniência, a necessidade de reforçar a capacidade de resposta da instituição militar às ameaças e desafios emergentes, através do reforço do seu Quadro de Pessoal, sem para tanto ser necessário proceder-se à alteração do Diploma que aprovou a sua estrutura e organização.

Com a aprovação do Decreto-Legislativo n.º 2/2012, de 15 de novembro, foi introduzido na carreira das Praças o posto de Cabo-Principal, e com a aprovação do Estatuto dos Militares pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2020, de 31 de janeiro, foi alargado a classe das Praças, com a criação do posto de Cabo-Mor.

Em decorrência da aprovação do supracitado Decreto-Legislativo n.º 2/2012, de 15 de novembro, foi, na sequência, aprovado o Decreto-Regulamentar n.º 2/2013, de 29 de janeiro, que fixa a correspondência entre cargos e postos nas Forças Armadas e em Comissão normal fora das Forças Armadas, que alterou substancialmente o constante no Decreto-lei n.º 30/2007, de 20 de agosto, nessa matéria, implicando igualmente que se proceda à alteração dos quantitativos anteriormente definidos, que se apresentam desfasados da realidade existente, decorrente das diversas alterações legais e regulamentares já aprovadas e implementadas, especialmente ao nível da criação de novas Unidades e Destacamentos Militares, à atribuição de mais serviços e comissionamento de novos meios navais à Guarda Costeira, quantitativos a serem aprovados extraordinariamente por Portaria.

Assim,

Nos termos do artigo 24.º da Lei n.º 89/VI/2006, de 9 de janeiro, alterada pela Lei n.º 79/VIII/2015, de 7 de janeiro; e

No uso da faculdade conferida pela alínea c) do n.º 2 do artigo 204.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma estabelece a estrutura, organização e funcionamento dos órgãos das Forças Armadas.

CAPÍTULO II

ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO

Artigo 2.º

Estrutura

A estrutura das Forças Armadas compreende:

- a) Os Órgãos militares de Comando;
- b) A Guarda Nacional; e
- c) A Guarda Costeira.

Artigo 3.º

Órgãos militares de comando

1- Os Órgãos militares de Comando são constituídos pelo Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas e pelos Comandantes dos Ramos, designadamente a Guarda Nacional e a Guarda Costeira.

2- As estruturas de apoio ao CEMFA no exercício do comando das Forças Armadas são o Estado-Maior das Forças Armadas e os Órgãos Centrais de Comando e Direção.

Artigo 4.º

Guarda Nacional

1- A Guarda Nacional está organizada territorialmente e constitui o ramo das Forças Armadas destinado à defesa militar do país, através da realização de operações terrestres e anfíbias, bem como ao apoio à segurança interna, de acordo com as suas missões específicas.

2- A estrutura da Guarda Nacional compreende:

- a) O corpo de Polícia Militar;
- b) O corpo de Fuzileiros Navais;
- c) O corpo de Artilharia;
- d) A unidade de Operações Especiais; e
- e) As unidades de Apoio.

3- Constituem missões da Guarda Nacional:

- a) Assegurar a defesa militar do país;
- b) Executar, no seu âmbito, a declaração do estado de sítio ou de emergência;
- c) Prevenir e combater o terrorismo e garantir a segurança dos Órgãos de Soberania e de outros objetivos estratégicos;
- d) Colaborar com as autoridades competentes, sob a responsabilidade destas, na segurança de pessoas e bens e na prevenção e combate ao tráfico de estupefacientes, armas e pessoas, bem como outras formas de criminalidade organizada;
- e) Participar no sistema nacional de Proteção Civil;
- f) Cumprir missões no âmbito dos compromissos internacionais assumidos;
- g) Colaborar em tarefas relacionadas com a proteção do meio ambiente, a satisfação de necessidades básicas e a melhoria das condições de vida das populações; e
- h) Desempenhar outras missões de interesse público que especificamente lhes forem consignadas.

Artigo 5.º

Guarda Costeira

1- A Guarda Costeira é o ramo das Forças Armadas destinado à defesa e proteção dos interesses económicos do país no mar sob jurisdição nacional, à garantia da aplicação da autoridade do Estado no mar e ao apoio aéreo e naval às operações terrestres e anfíbias, de acordo com as suas missões específicas.

2- A estrutura da Guarda Costeira compreende:

- a) As forças e os meios navais;
- b) As forças e os meios aéreos; e
- c) As forças e os meios em terra.

3- Constituem missões da Guarda Costeira:

- a) Assegurar a defesa militar do país e o apoio aéreo e naval ao cumprimento das demais missões das Forças Armadas;
- b) Executar no seu âmbito, a declaração do estado de sítio ou de emergência;
- c) Patrulhar o espaço aéreo e marítimo sob jurisdição nacional, incluindo a Zona Económica Exclusiva, podendo empreender a perseguição, a abordagem e o apresamento de navios e embarcações em atividades ilícitas, designadamente fraudes e infrações fiscais aduaneiras, pesca ilegal e poluição marítima;
- d) Colaborar com as autoridades competentes, sob a responsabilidade destas, no combate à imigração clandestina, bem como na prevenção e repressão do tráfico de estupefacientes, armas e pessoas e de outras formas de criminalidade organizada;
- e) Garantir a salvaguarda da vida humana no mar e coordenar e executar as operações de busca e salvamento, sem prejuízo das competências atribuídas a outras instituições;
- f) Exercer as demais funções de autoridade marítima atribuídas por lei;
- g) Participar no Sistema Nacional de Proteção Civil;
- h) Cumprir missões de fiscalização, controlo e repressão de atividades ilícitas no mar, no âmbito dos compromissos internacionais assumidos;
- i) Colaborar em tarefas relacionadas com a proteção do meio ambiente, a satisfação de necessidades básicas e a melhoria das condições de vida das populações; e
- j) Desempenhar outras missões de interesse público que especificamente lhes forem consignadas.

Artigo 6.º

Organização

1- A organização das Forças Armadas compreende:

- a) O Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas;
- b) O Estado-Maior das Forças Armadas;
- c) Os Ramos das Forças Armadas;
- d) Os órgãos centrais de Comando e Direção;
- e) Os órgãos de consulta;
- f) Os órgãos de implantação territorial; e
- g) Os elementos da componente operacional do sistema de forças.

2- A organização das Forças Armadas pode compreender, ainda, os órgãos de busca e salvamento e os órgãos de fiscalização do sistema de autoridade marítima, de acordo com o disposto em legislação própria.

CAPÍTULO III**CHEFE DO ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS**

Artigo 7.º

Competências

1- O CEMFA é um Major-General ou Contra-Almirante no ativo e as suas competências são as que constam da Lei.

2- O CEMFA pode delegar, nas autoridades que lhe estão diretamente subordinadas, a competência para a prática de atos relativos às áreas que lhes estão funcionalmente atribuídas, bem como autorizar a subdelegação da mesma.

Artigo 8.º

Gabinete

1- O CEMFA dispõe de um Gabinete para o seu apoio direto e pessoal.

2- O Gabinete do CEMFA presta também apoio técnico e administrativo ao Conselho Superior de Comandos.

3- O Gabinete do CEMFA é dirigido por um diretor de gabinete a que corresponde o posto de Tenente-Coronel ou Capitão-de-Navio.

Artigo 9.º

Assessores militares

Quando necessário, podem ser nomeados assessores militares do CEMFA, oficiais no ativo ou na reserva, para o desempenho de funções específicas.

CAPÍTULO IV**ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS**

Artigo 10.º

Atribuições e composição

1- O Estado-Maior das Forças Armadas, doravante abreviadamente designado de EMFA, é o órgão de apoio direto do CEMFA para o estudo, conceção, planeamento, comando e inspeção das atividades das Forças Armadas.

2- O EMFA é dirigido pelo Vice-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, doravante abreviadamente designado de VCEMFA, e compreende:

- a) O Comando Operacional das Forças Armadas;
- b) A Inspeção das Forças Armadas;
- c) O Centro de Planeamento Estratégico-Militar;
- d) A Direção de Informações Militares; e
- e) Os Serviços de Apoio Geral.

Artigo 11.º

Vice-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas

1- Para além das competências fixadas na lei o VCEMFA dirige, diretamente, o Comando Operacional das Forças Armadas.

2- O cargo de VCEMFA é desempenhado por um Brigadeiro ou Comodoro no ativo.

Artigo 12.º

Comando Operacional das Forças Armadas

1- O Comando Operacional das Forças Armadas, doravante abreviadamente designado de COFA, é o órgão destinado a permitir ao CEMFA o exercício do comando operacional das Forças Armadas bem como das forças de segurança, por intermédio das respetivas chefias, quando, nos termos da Lei, essas sejam colocadas na sua dependência.

2- Compete ao COFA estudar e planear o emprego das forças e planear e conduzir o seu treino operacional.

3- Em situação normal, o COFA dispõe de um núcleo permanente com a seguinte estrutura:

- a) O Comandante Operacional das Forças Armadas; e
- b) O Centro de Operações do EMFA.

4- O Comandante Operacional das Forças Armadas coordena as atividades do EMFA.

5- Quando não exista o VCEMFA, o cargo de Comandante Operacional das Forças Armadas é exercido pelo Comandante de Ramo mais antigo.

6- Quando necessário, designadamente em estado de guerra, de exceção ou durante a preparação e condução de exercícios, mediante despacho do CEMFA, o COFA pode constituir-se em quartel-general conjunto com o desenvolvimento adequado às exigências da situação.

7- O Centro de Operações do Estado-Maior das Forças Armadas (COEMFA) é o núcleo a partir do qual o COFA se constitui em quartel-general conjunto e, em tempo de paz, mantém em constante atualização os dados da situação e desenvolve os planos necessários.

8- O COEMFA é dirigido por um diretor a que corresponde o posto de Tenente-coronel ou Capitão-de-Navio.

Artigo 13.º

Inspeção das Forças Armadas

1- A Inspeção das Forças Armadas é o órgão de apoio ao CEMFA no exercício das funções de controlo e avaliação e a direção das atividades de inspeção nas Forças Armadas.

2- A Inspeção das Forças Armadas é dirigida por um inspetor ao qual corresponde o posto de Coronel ou Capitão-do-Mar e integra inspetores-adjuntos, bem como inspetores eventuais a ela agregados, na qualidade de especialistas, conforme as particularidades de cada caso, mediante autorização do CEMFA

Artigo 14.º

Centro de Planeamento Estratégico-Militar

1- O Centro de Planeamento Estratégico-Militar, doravante abreviadamente designado de CPEM, tem por missão realizar os estudos gerais relativos à organização, planeamento, doutrina, prontidão e emprego das forças incluindo as comunicações e elaborar as normas e diretivas gerais para a gestão dos recursos humanos, materiais e financeiros das Forças Armadas.

2- O CPEM é dirigido por um diretor, ao qual corresponde o posto de Tenente-coronel ou Capitão-de-Navio e integra o Grupo Técnico.

3- O Grupo Técnico é composto por oficiais a designar pelo CEMFA, em acumulação de funções, e auxilia o CPEM e o COFA em aspetos técnicos e outros específicos dos respetivos campos de ação na elaboração de estudos, pareceres e projetos de regulamentos, manuais, normas e instruções.

Artigo 15.º

Direção de Informações Militares

1- A Direção de Informações Militares presta apoio de Estado-Maior no âmbito das informações e segurança militares e compete-lhe estudar, planear, organizar, coordenar e executar as atividades de informações e contrainformações militares e difundir as normas técnicas, os planos e as diretivas que orientem e determinem as ações a realizar no âmbito das suas áreas de responsabilidade.

2- A Direção de Informações Militares é dirigida por um diretor ao qual corresponde o posto de Tenente-Coronel ou Capitão-de-Navio e integra o subdiretor e estruturas operacionais e de apoio.

Artigo 16.º

Serviços de Apoio Geral

1- Os Serviços de Apoio Geral asseguram o apoio logístico-administrativo e técnico ao EMFA, ao Gabinete do CEMFA e ao Conselho Superior de Disciplina e garantem a segurança militar ao EMFA e demais órgãos centrais das Forças Armadas.

2- Os Serviços de Apoio Geral são dirigidos por um diretor ao qual corresponde o posto de Major ou Capitão-de-Patrolha.

CAPÍTULO V

ÓRGÃOS CENTRAIS DE COMANDO

Artigo 17.º

Disposições Genéricas

1- Os Órgãos Centrais de Comando e Direção, na dependência direta do CEMFA, têm carácter funcional e visam assegurar a superintendência e execução em áreas ou atividades específicas essenciais, de acordo com as orientações superiormente definidas.

2- São Órgãos Centrais de Comando e Direção:

- a) O Comando do Pessoal; e
- b) O Comando da Logística.

Artigo 18.º

Comando do Pessoal

1- Ao Comando do Pessoal incumbe assegurar as atividades inerentes ao pessoal, de acordo com os planos e diretivas do CEMFA.

2- O cargo de Comandante do Pessoal é exercido por um oficial superior no ativo e corresponde ao posto de Coronel ou Capitão-do-Mar.

3- O Comando do Pessoal compreende:

- a) O Comandante;
- b) A Direção de Administração do Pessoal;
- c) A Direção de Formação e Instrução;
- d) A Direção do Serviço de Saúde;
- e) A Direção dos Serviços de Justiça e Disciplina; e
- f) A Direção dos Serviços de Ação Cívica.

4- Dependem tecnicamente do Comando do Pessoal:

- a) Os Centros e Campos de Instrução;
- b) Os centros, cursos e escolas militares de formação profissional;
- c) O Centro dos Pupilos das Forças Armadas; e
- d) Os distritos de recrutamento e mobilização.

5- O Comando do Pessoal dispõe de uma secretaria.

Artigo 19.º

Comando da Logística

1- Ao Comando da Logística incumbe assegurar as atividades no domínio da administração dos recursos financeiros e materiais, de acordo com os planos e diretivas do CEMFA.

2- O cargo de Comandante da Logística é exercido por um oficial superior no ativo e corresponde ao posto de Coronel ou Capitão-do-Mar.

3- O Comando da Logística compreende:

- a) O Comandante;
- b) A Direção de Administração Financeira;
- c) A Direção de Administração do Material;
- d) A Direção de Infraestruturas e Obras; e
- e) A Direção de Comunicações.

4- A Oficina Central das Forças Armadas depende do Comando da Logística.

5- O Comando da Logística dispõe de uma secretaria.

CAPÍTULO VI ÓRGÃOS DE CONSULTA

Artigo 20.º

Disposições genéricas

1- Os órgãos de consulta destinam-se a apoiar as decisões do CEMFA em assuntos especiais e importantes relativas à preparação, disciplina e administração das Forças Armadas.

2- São Órgãos de consulta do CEMFA:

- a) O Conselho Superior de Comandos;
- b) O Conselho Superior de Disciplina; e
- c) Os Conselhos de Classe.

Artigo 21.º

Conselho Superior de Comandos

1- O Conselho Superior de Comandos tem a competência e a composição estabelecidas na Lei que define o Regime Geral das Forças Armadas.

2- O Conselho Superior de Comandos aprova o seu regimento interno que deve ser homologado pelo CEMFA e publicado na Ordem das Forças Armadas.

Artigo 22.º

Conselho Superior de Disciplina

1- O Conselho Superior de Disciplina é presidido pelo VCEMFA e constituído pelo Comandante do Pessoal e por cinco oficiais superiores a designar, de dois em dois anos, pelo CEMFA, sendo as funções de secretário desempenhadas pelo oficial mais novo.

2- Na falta ou ausência do VCEMFA, o Conselho Superior de Disciplina é presidido pelo oficial mais antigo.

3- A competência e o funcionamento do Conselho Superior de Disciplina constam do Regulamento de Disciplina Militar.

4- O Regimento Interno do Conselho Superior de Disciplina é aprovado pelo CEMFA, mediante proposta do mesmo Conselho.

Artigo 23.º

Conselhos de Classe

1- Os Conselhos de Classe são Órgãos de Apoio ao Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas na gestão das carreiras militares.

2- A composição, as competências e o funcionamento dos Conselhos de Classe constam de legislação própria.

3- Os Regimentos Internos dos Conselhos de Classe são aprovados pelo CEMFA, mediante proposta dos mesmos Conselhos.

CAPÍTULO VII ÓRGÃOS DE IMPLANTAÇÃO TERRITORIAL

Artigo 24.º

Disposições genéricas

1- São Órgãos de implantação territorial os que visam a organização e o apoio geral das Forças Armadas e não sejam especificamente caracterizados de outra forma neste diploma.

2- Os Órgãos de implantação territorial compreendem:

- a) O Comando da Guarda Nacional;
- b) O Comando da Guarda Costeira;
- c) A Escola Militar;
- d) As Unidades territoriais;
- e) Os Campos de instrução; e
- f) Os Órgãos de execução de serviços.

3- Os Órgãos de implantação territorial constituem a componente fixa do sistema de forças.

Artigo 25.º

Comando da Guarda Nacional

1- O Comando da Guarda Nacional, na direta dependência do CEMFA, é o Órgão de Comando da Guarda Nacional, incumbindo-lhe assegurar a condução das operações específicas da Guarda Nacional, promover o aprontamento, o emprego operacional e garantir o apoio administrativo e logístico das unidades e meios operacionais que lhe sejam atribuídos, bem como assegurar as ações de formação de pessoal que lhe sejam cometidas.

2- O cargo de Comandante da Guarda Nacional é exercido por um oficial superior no ativo e corresponde ao posto de Coronel ou Capitão-do-Mar.

3- O Comando da Guarda Nacional compreende:

- a) O Comandante;
- b) O 2.º Comandante;
- c) O Centro de Operações da Guarda Nacional; e
- d) A Direção de Logística e Apoio de Serviços.

4- O cargo de 2.º Comandante corresponde ao posto de Tenente-Coronel ou Capitão-de-Navio e é, por inerência de funções, Chefe do Centro de Operações da Guarda Nacional.

5- Dependem do Comando da Guarda Nacional:

- a) Os Comandos Territoriais;
- b) A Unidade de Operações Especiais; e
- c) Outras unidades e serviços atribuídos.

6- O Comando da Guarda Nacional dispõe de um Gabinete de Apoio e de uma secretaria.

Artigo 26.º

Comando da Guarda Costeira

1- O Comando da Guarda Costeira, na direta dependência do CEMFA, é o órgão de comando da Guarda Costeira, incumbindo-lhe promover o aprontamento, o emprego operacional e o apoio administrativo e logístico das unidades e meios operacionais que lhe estejam atribuídos, bem como assegurar as ações de formação de pessoal que lhe sejam cometidas.

2- O cargo de Comandante da Guarda Costeira é exercido por um oficial superior no ativo e corresponde ao posto de Capitão-do-Mar ou Coronel.

3- O Comando da Guarda Costeira compreende:

- a) O Comandante;
- b) O 2.º Comandante;
- c) A Direção de Operações; e
- d) A Direção de Logística e Apoio de Serviços.

4- O cargo de 2.º Comandante corresponde ao posto de Capitão-de-Navio ou Tenente-Coronel e o seu titular, quando exista, pode exercer, por acumulação, qualquer cargo de comando ou direção na direta dependência do Comandante da Guarda Costeira.

5- Dependem do Comando da Guarda Costeira:

- a) A Esquadilha Naval;
- b) A Esquadilha Aérea; e
- c) As unidades e os serviços atribuídos.

6- Dependem, ainda, do Comando da Guarda Costeira o Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento (JRCC), o Centro de Operações de Segurança Marítima, e outros órgãos, integrando os sistemas de autoridade marítima ou de busca e salvamento, atribuídos por lei às Forças Armadas.

7- O Comando da Guarda Costeira dispõe de uma secretaria.

Artigo 27.º

Comandos territoriais

1- Os Comandos Territoriais são os órgãos da Guarda Nacional que visam assegurar, na base da sua implantação territorial, a descentralização da ação de comando por parte do CEMFA e que têm por competências genéricas formar, aprontar, e manter forças operacionais, convocar, mobilizar e organizar outras forças, tendo em vista a satisfação das necessidades do sistema de forças nacional, podendo ser-lhes atribuídas missões e outros meios operacionais.

2- Ao cargo de comandante dos comandos territoriais corresponde o posto de Tenente-Coronel ou Capitão-de-Navio.

3- Constituem Comandos Territoriais:

- a) O Comando da Primeira Região Militar;
- b) O Comando da Segunda Região Militar;
- c) O Comando da Terceira Região Militar.

4- As áreas de jurisdição administrativa dos Comandos Territoriais constam de legislação própria.

5- Os Comandos Territoriais compreendem:

- a) O Comandante;
- b) Os Órgãos de Operações;
- c) Os Órgãos de Logística e Apoio de Serviços.

6- Dependem dos Comandos Territoriais as unidades e os serviços atribuídos.

7- Os Comandos Territoriais dispõem de uma secretaria.

Artigo 28.º

Escola Militar

A Escola Militar, na direta dependência do CEMFA, é o estabelecimento de ensino das Forças Armadas ao qual incumbe ministrar a formação militar ao pessoal nos diversos regimes de prestação do serviço militar e promover os estudos nos campos doutrinário e das técnicas e ciências militares.

Artigo 29.º

Unidades territoriais

Constituem Unidades Territoriais os elementos da estrutura que têm por competência genérica aprontar e manter forças operacionais e são identificadas pelo seu escalão especialidade e indicativo numérico, sendo a companhia a sua unidade base.

Artigo 30.º

Campos de instrução

Os campos de instrução são áreas dotadas de infraestruturas militares necessárias à realização de exercícios táticos, de exercícios de fogos reais e de outras atividades de instrução.

Artigo 31.º

Órgãos de execução de serviços

1- Os órgãos de execução de serviços destinam-se exclusivamente a executar tarefas específicas de apoio geral das Forças Armadas.

2- São órgãos de execução de serviços os seguintes:

- a) A Oficina Central das Forças Armadas;
- b) O Centro de Pupilos das Forças Armadas;
- c) A Banda Militar;
- d) Os distritos de recrutamento e mobilização;
- e) Os Centros de Saúde; e
- f) Outros órgãos atribuídos por lei às Forças Armadas.

3- Os órgãos de execução de serviços são regulados por legislação própria ou pelos diplomas que definirem as estruturas dos organismos onde estão inseridos ou de que dependem diretamente.

CAPÍTULO VIII

ELEMENTOS DA COMPONENTE OPERACIONAL DO SISTEMA DE FORÇAS

Artigo 32.º

Disposições genéricas

Os elementos da Componente Operacional do sistema de forças compreendem:

- a) O Comando Operacional das Forças Armadas;
- b) Outros comandos operacionais; e
- c) As unidades operacionais.

Artigo 33.º

Outros comandos operacionais

Podem existir em ordem de batalha comandos operacionais subordinados ao Comando Operacional das Forças Armadas que são ativados quando necessário.

Artigo 34.º

Unidades operacionais

Unidades operacionais são as forças aprontadas pela Guarda Costeira e pela estrutura territorial da Guarda Nacional, bem como os meios cuja finalidade principal visa o cumprimento de missões operacionais.

CAPÍTULO IX

EFETIVOS E QUADROS

Artigo 35.º

Efetivos

Os efetivos globais das Forças Armadas são estabelecidos pelo Governo no documento oficial que define os sistemas de forças necessárias ao cumprimento das missões das mesmas.

Artigo 36.º

Quadros de pessoal

O Quadro do Pessoal permanente das Forças Armadas, os quantitativos do pessoal militar em regime de contrato e a distribuição dos efetivos das Forças Armadas pelos diferentes postos, são fixados trienalmente por Portaria do membro do Governo responsável pela área da Defesa Nacional, sob proposta do CEMFA.

CAPÍTULO X

DISPOSIÇÕES COMUNS

Artigo 37.º

Substituição

Quando a Lei não estabeleça de forma diferente os comandantes, diretores ou chefes dos órgãos militares, estes são substituídos nas suas ausências ou impedimentos por quem for designado pelo CEMFA.

Artigo 38.º

Adjuntos militares

Junto dos comandantes, diretores ou chefes podem existir, quando necessário, adjuntos militares, oficiais superiores ou capitães no ativo ou na reserva, para o desempenho de funções específicas.

CAPÍTULO XI

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Artigo 39.º

Regulamentação

As atribuições, competência e organização dos órgãos e serviços previstos no presente diploma são estabelecidas por Decreto-Regulamentar.

Artigo 40.º

Revogação

São revogados o Decreto-lei n.º 30/2007, de 20 de agosto, e o Decreto-lei n.º 28/2012, de 19 de outubro.

Artigo 41.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva, Olavo Avelino Garcia Correia e Janine Tatiana Santos Lélis.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

Decreto-Regulamentar n.º 6/2023

de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR, constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O Porto Novo, na ilha de Santo Antão, é uma infraestrutura que assegura uma interface dos transportes terrestres e marítimos no tráfego de cabotagem, essencialmente com a ilha de São Vicente.

O Esquema Regional do Ordenamento do Território da ilha de Santo Antão (EROT), que embora aprovado se encontra suspenso desde agosto de 2014, no que se refere ao sector portuário contempla a localização junto à Ponta do Brejo de um porto de cruzeiros/passageiros e ainda uma área de reserva para plataforma logística-industrial a sueste de Porto Novo, junto à Ponta do Cozique.

O Porto Novo constitui uma realidade portuária que abrange, segundo o fim a que se destina, praticamente todo o conjunto de atividades previstas no artigo 6.º da Lei dos Portos. Grande parte da área de jurisdição portuária do Porto Novo, particularmente a frente em que se localizam as instalações portuárias atuais, insere-se ao longo da área urbana da cidade de Porto Novo, compreendendo-se na referida área de jurisdição arruamentos e edificado urbano não portuário.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Novo, na cidade do Porto Novo, na Ilha de Santo Antão, abreviadamente também adiante designada por ZJP do Porto Novo, e para o efeito estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto, tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

Zona de jurisdição portuária do Porto Novo

1- A ZJP do Porto Novo compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

a) Área terrestre:

i. Inicia-se a poente junto à Ponta de Cozique, pela orla marítima de 80 metros até à interceção com o limite da área de expansão portuária definida a nascente da Ribeira do Brejo, contorna e engloba

Decreto-Regulamentar n.º 7/2023

de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR, constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.-

O Porto Inglês, tal como os demais portos de Cabo Verde, desempenha um grande papel na diminuição dos constrangimentos ligados à descontinuidade geográfica do país, mas tendo em conta as suas potencialidades turísticas, espera-se que, num futuro próximo, venha a ficar dedicado ao tráfego de passageiros e à náutica de recreio.

Com efeito, encontra-se em franco desenvolvimento a actividade hoteleira preparando-se a Ilha do Maio para acolher e desenvolver novos projetos hoteleiros ou de imobiliária turística que lhe darão um lugar no panorama do turismo de Cabo Verde. É reveladora desse impulso turístico a criação das Zonas de Desenvolvimento Turístico Integral Norte e a Zona de Desenvolvimento Turístico Integral Sul da Vila do Maio.

No contexto das infraestruturas portuárias da ilha, o Porto Inglês passará a ter o recreio náutico e o tráfego de passageiros como atividades nucleares, transferindo-se para o novo porto na Ponta de Pau Seco a actividade comercial e de pesca.

Parte da zona da jurisdição portuária do Porto Inglês localiza-se na frente urbana da Vila do Maio, abrangendo, aliás, vias públicas e edificado urbano não portuário, implicando que diversos sejam os regimes jurídicos das áreas que têm de conviver entre si. E, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no Boletim Oficial, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre, quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Jurisdição Portuária do Porto Inglês, na Cidade do Porto Inglês, na ilha do Maio, abreviadamente designada por ZJP do Porto Inglês, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

Zona de jurisdição portuária do Porto Inglês

1- A ZJP do Porto Inglês compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: a linha limite inicia-se, de norte para sul, cerca de trezentos e quarenta metros para o interior da linha de costa, sensivelmente o no paralelo que passa pela ponta das Salinas; desta, segue em novo alinhamento recto até interceptar a nova estrada de acesso às infraestruturas portuárias do Porto Inglês, contorna e engloba o empreendimento “Salinas Beach Resort”, até interceptar o caminho que liga à malha urbana da Cidade do Porto Inglês, prossegue pelo lado exterior da estrada marginal até ao final desta a sul, seguindo depois pelo arruamento que passa pelo exterior (lado mar) do Forte de S. José, até atingir o muro que corre ao longo da crista da arriba que percorre, contornando a pequena enseada a sul, exclui o empreendimento turístico “Stella Maris Village”, projetando-se finalmente para o interior até interceptar a Estrada marginal seguindo pelo limite exterior (lado mar) até à Ponta Preta onde termina;
- b) Área marítima: é delimitada pelos paralelos que passam pelos limites norte e sul da área terrestre acima descrita, na Ponta das Salinas e junto à Ponta Preta, respectivamente, e pelo meridiano que intercepta estes paralelos a uma distância de cerca de quinhentos metros da linha de costa, no limite norte, e de cerca de três quilómetros da costa, no limite sul.

2- Os limites da ZJP do Porto Inglês encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Redefinição da jurisdição portuária

A ZJP do Porto Inglês definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

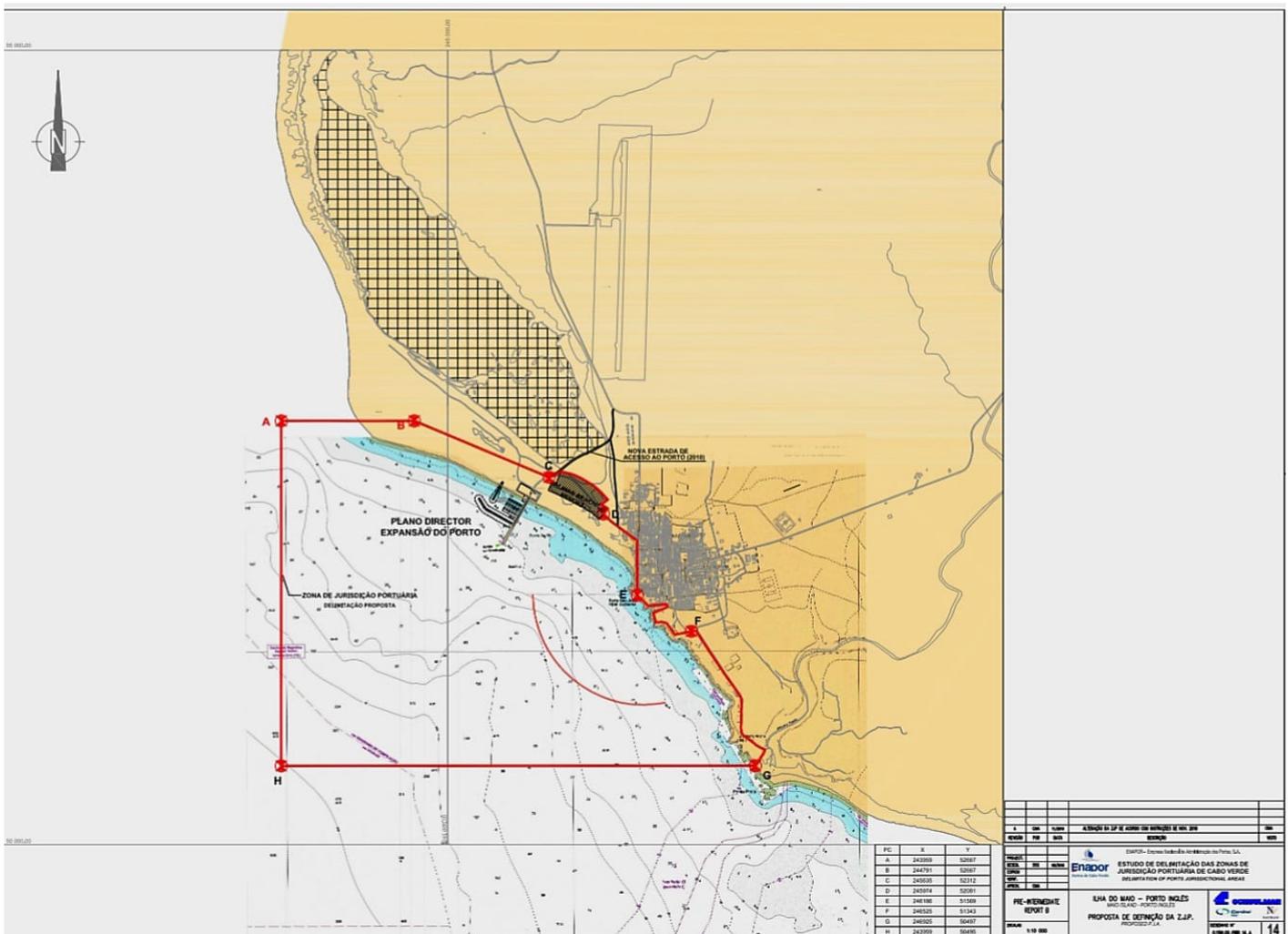
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

Planta da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Inglês, na Cidade do Porto Inglês, na ilha do Maio



Decreto-Regulamentar n.º 8/2023

de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O porto Grande do Mindelo constitui uma realidade portuária que abrange, segundo o fim a que se destina, praticamente todo o conjunto de atividades previstas no artigo 6.º da Lei de Portos. Trata-se de um porto comercial que visa a prestação de serviços a navios, passageiros e cargas, sendo igualmente um porto de recreio dirigido à navegação desportiva, náutica e de lazer. Contempla ainda as funções de porto pesqueiro e atividades de reparação naval, bem como de apoio a unidades industriais abrangidas na respetiva jurisdição.

Acresce a tais vertentes portuárias o facto de grande parte do perímetro da área terrestre da jurisdição do porto se inserir ao longo da área urbana da cidade do Mindelo e serem abrangidas, no interior da jurisdição, extensas áreas de praia como espaços eminentemente dedicados à fruição das populações. Finalmente, diversos são os regimes que convivem na área de jurisdição relativamente aos terrenos nela abrangidos, desde a dominialidade marítima assente na contiguidade com as águas, até à propriedade particular.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no Boletim Oficial, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada

pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto Grande, na Cidade do Mindelo, na ilha de São Vicente, abreviadamente designada por ZJP do Porto Grande, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto, tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

Zona de jurisdição portuária do Porto Grande

1- A ZJP do Porto Grande compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: a ZJP desenvolve-se em terra desde a Ponta de João Ribeiro, a Este, e o extremo poente das instalações da Vivo Energy na Galé, e assim delimitada:
 - i. Entre a Ponta de João Ribeiro e as instalações da Cabnave respeita a orla marítima de 80 metros de largura, englobando depois aquelas instalações e seguindo depois pelo limite da estrada de acesso a estas, no lado mar, engloba as instalações da Electra e segue pelo limite do lado do mar da estrada até ao recinto portuário, que engloba;
 - ii. Após o recinto portuário segue pelo limite, do lado do mar, da estrada marginal, até às instalações da Enacol na Rochinha, que engloba;
 - iii. Após as instalações da Enacol, volta à orla marítima de 80 metros, alargando-se, no entanto, para englobar as instalações dos estaleiros navais, do IMAR, do porto de pesca da Cova Inglesa, até interceptar de novo a estrada marginal;
 - iv. Segue depois pelo limite, do lado do mar, da estrada marginal, até às instalações da Vivo Energy, que engloba. Após o recinto destas instalações projecta-se até ao limite nascente do caminho aí existente, até à interceção deste com a estrada marginal.
 - v. Ao longo do seu perímetro, a linha de jurisdição ultrapassa a margem hídrica para englobar as instalações da Cabnave, da Electra, da ENACOL, dos estaleiros navais aí localizados, do IMAR, do porto de pesca da Cova Inglesa e as instalações da Vivo Energy (antiga Shell).
- b) Área marítima: a área marítima submetida à ZJP do Porto Grande é definida por uma linha poligonal com início na Ponta de João Ribeiro e vértices:
 - i. Num ponto localizado no limite norte do Ilhéu dos Pássaros;
 - ii. Num ponto situado cerca de mil e seiscentos metros para norte da linha de costa, num alinhamento entre as pontas do Morro Branco e de Chão de Sal;
 - iii. Num ponto situado a cerca de quatrocentos metros da linha de costa, junto ao limite Oeste da baía do Mindelo;

- iv. Num ponto situado junto à quadra de amarração do sealine da Vivo Energy (antiga Shell);
- v. No ponto limite poente da área terrestre.

c) A ZJP do Porto Grande engloba a totalidade do Ilhéu dos Pássaros.

2- Os limites da ZJP do Porto Grande encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Redefinição da jurisdição portuária

A ZJP do Porto Grande definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração

Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

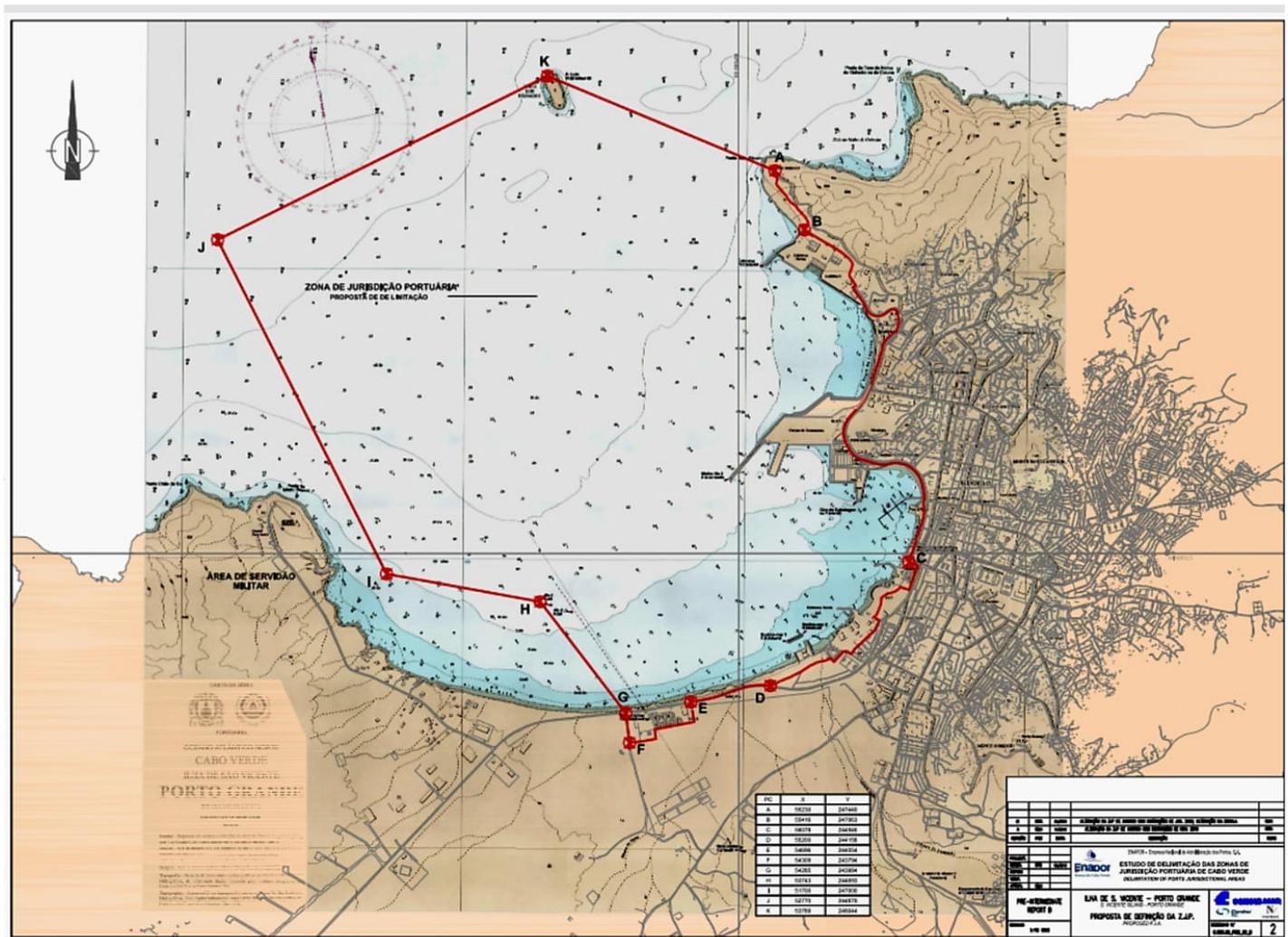
Publique-se

O Presidente da República, **JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES.**

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto do Porto Grande, na Cidade do Mindelo, na ilha de São Vicente



Decreto-Regulamentar n.º 9/2023

de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR, constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

Situado na ilha de São Nicolau, o Porto do Tarrafal destina-se essencialmente ao tráfego inter-ilhas, sendo um factor importante de interligação da ilha de São Nicolau com o resto do arquipélago.

Não existindo espaços para a ampliação adequada na zona onde está localizado, tal implicou uma reserva de área fora do aglomerado urbano da cidade do Tarrafal, reserva que inicialmente se previu para a Ponta de Cacimba, quer no âmbito do Esquema Regional do Ordenamento do Território (EROT) da ilha do Tarrafal, quer na proposta inicial da ENAPOR, mas que o Plano Director Municipal (PDM) da cidade do Tarrafal previu no Plano Detalhado de Cacimba (PD) contempla como área a urbanizar. Verifica-se, deste modo, uma desarmonia entre dois instrumentos de ordenamento do território – o PDM e o EROT.

Perante tal situação, a ENAPOR optou, em alternativa, por propor a localização da área de expansão portuária a sul da Ponta de Cacimba, o que a equipa redatora referenciou na planta de Modelo Territorial, recomendando, no entanto, a alteração do PD de Cacimba com base no Regulamento Nacional do Ordenamento de Território e Planeamento Urbanístico, aprovado pelo Decreto-lei n.º 43/2010, de 27 de setembro, uma vez que o local mais adequado para a expansão portuária era precisamente a Ponta de Cacimba, solução que o PDM aparentemente inviabilizou.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre, quer no plano marítimo do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos, e articular, em função disso, as múltiplas situações que se colocam na área de

jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto do Tarrafal, abreviadamente designada por ZJP do Porto do Tarrafal, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

Zona de jurisdição portuária do Porto do Tarrafal

1- A ZJP do Porto do Tarrafal compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: inicia-se junto à Ponta Beaninho/ Escada, de onde segue pelo limite exterior da estrada (lado mar) até ao limite sul da praia do Canto da Pedrada, junto à entrada do porto do Tarrafal, continuando pela vedação das instalações portuárias e conexas, bem como outras edificações urbanas públicas, até ao muro do arruamento que limita a Praia da Telha, seguindo este muro ou o limite exterior (lado mar) do arruamento marginal até à Ponta da Calheta e desta segue o limite da orla marítima de 80 metros, até interceptar o limite da Área de Expansão Portuária da Ponta de Cagadim, contornando e englobando a área de expansão, retomando a referida orla marítima até à Ponta do Papagaio, onde a jurisdição terrestre termina;
- b) Área marítima: o perímetro exterior é definido por três linhas, a primeira que se projecta um quilómetro para oeste ao longo do paralelo que passa pelo limite sul da jurisdição terrestre, Ponta do Papagaio, a segunda que segue para sul ao longo do meridiano que passa pelo início da jurisdição terrestre na Ponta do Beaninho, constituindo a terceira uma diagonal que une o limite oeste da primeira e o limite sul da segunda.

2. Os limites da ZJP do Porto do Tarrafal encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Redefinição da jurisdição portuária

A ZJP do Porto do Tarrafal definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

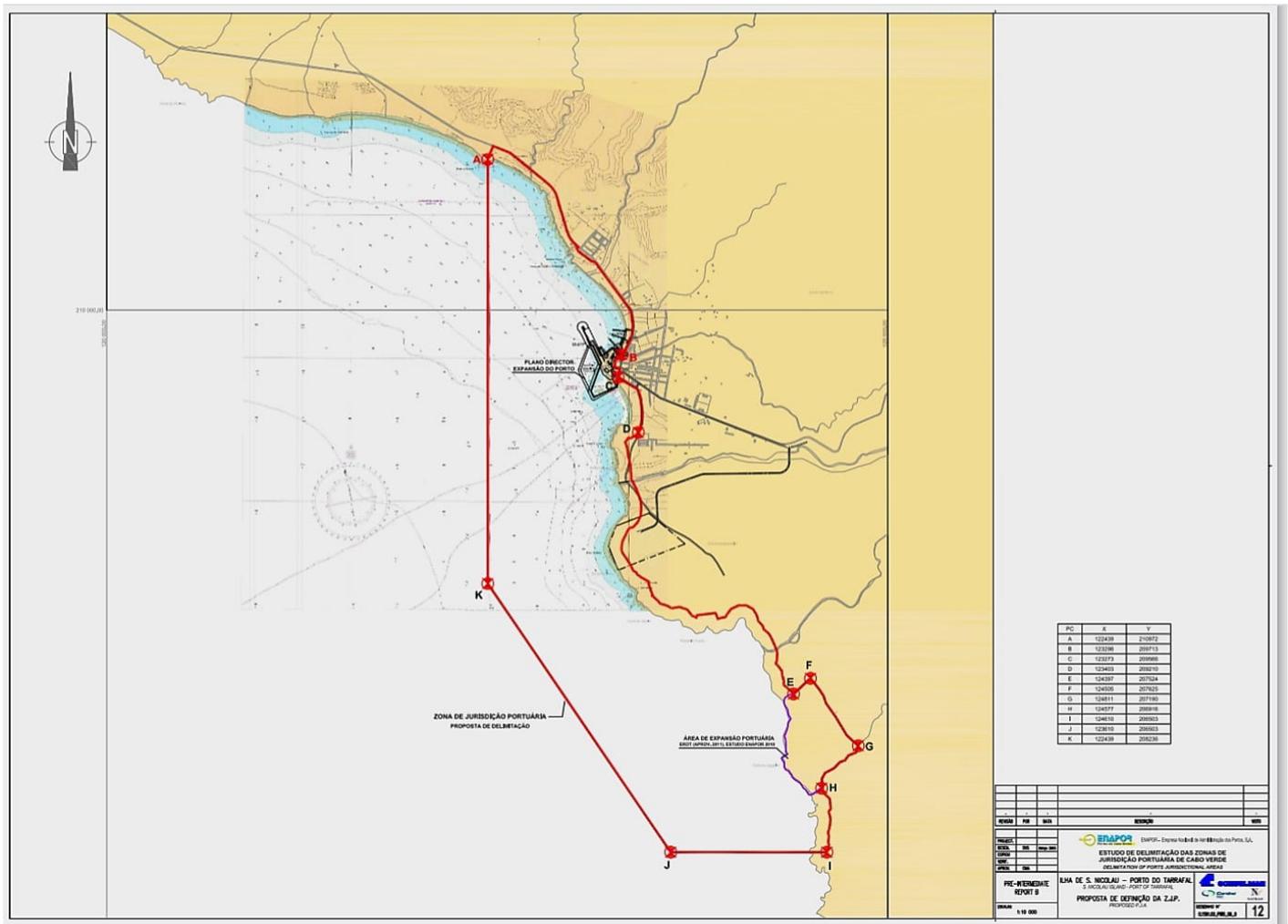
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto do Tarrafal



Decreto-Regulamentar n.º 10/2023

de 20 de junho

Artigo 1.º

Objeto

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O porto de Sal-Rei, situado na ilha da Boavista, junto à Vila de Sal-Rei, ampliado e modernizado em 2010, dispõe de condições para o tráfego nacional e internacional de mercadorias, com cais acostável, parque de contentores e capacidade de armazenagem.

Estudos efetuados e previsões de ordenamento, designadamente no EROT da Boavista, contemplam a eventualidade de novas infraestruturas portuárias e área de expansão portuária na zona da Baía de Ervatão.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre, quer no plano marítimo do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos, e articular, em função disso, as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Sal-Rei, abreviadamente designada por ZJP do Porto de Sal-Rei e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

Zona de jurisdição portuária do Porto de Sal-Rei

1- A ZJP do Porto de Sal-Rei compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificada:

a) Área terrestre:

i. Inicia-se a norte junto à Ponta do Rincão contornando a Baía do Ervatão pela linha de cento e sessenta metros, a contar do máximo praia-mar, até junto à Praia de Fátima, segue pela orla marítima de oitenta metros até ao início da estrada paralela à Praia do Cabral, englobando parte do Resort “Marine Club”, e prossegue ao longo da estrada, pelo lado do mar, até à entrada do porto, acompanhando o limite das instalações portuárias, nomeadamente as áreas terrestres de apoio, e as instalações da Electra, correndo ao longo do limite do edificado urbano;

ii. A partir desse limite segue por uma linha distando quarenta metros do máximo praia-mar, ao longo da parte marginal do aglomerado urbano, englobando as edificações que se encontram dentro desse limite até à praia João Questão e ao longo desta, e da parte norte da praia da Carlota, segue a orla marítima de cento e vinte metros, englobando as construções e empreendimentos abrangidos por esta faixa, terminando na praia da Carlota, a cerca de quinhentos metros para sul da Ponta do Rife;

b) Área marítima; é definida pelos paralelos que passam pelos limites da área terrestre acima definida, Ponta do Rincão a norte e Praia da Carlota a sul, passando junto ao limite sul do Ilhéu de Sal-Rei, e pelo meridiano que intercepta estes dois paralelos passando junto à ponta da Escuma, no Ilhéu, que assim fica totalmente integrado na jurisdição.

2- Os limites da ZJP do Porto de Sal-Rei encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Redefinição da jurisdição portuária

A ZJP do Porto de Sal-Rei definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

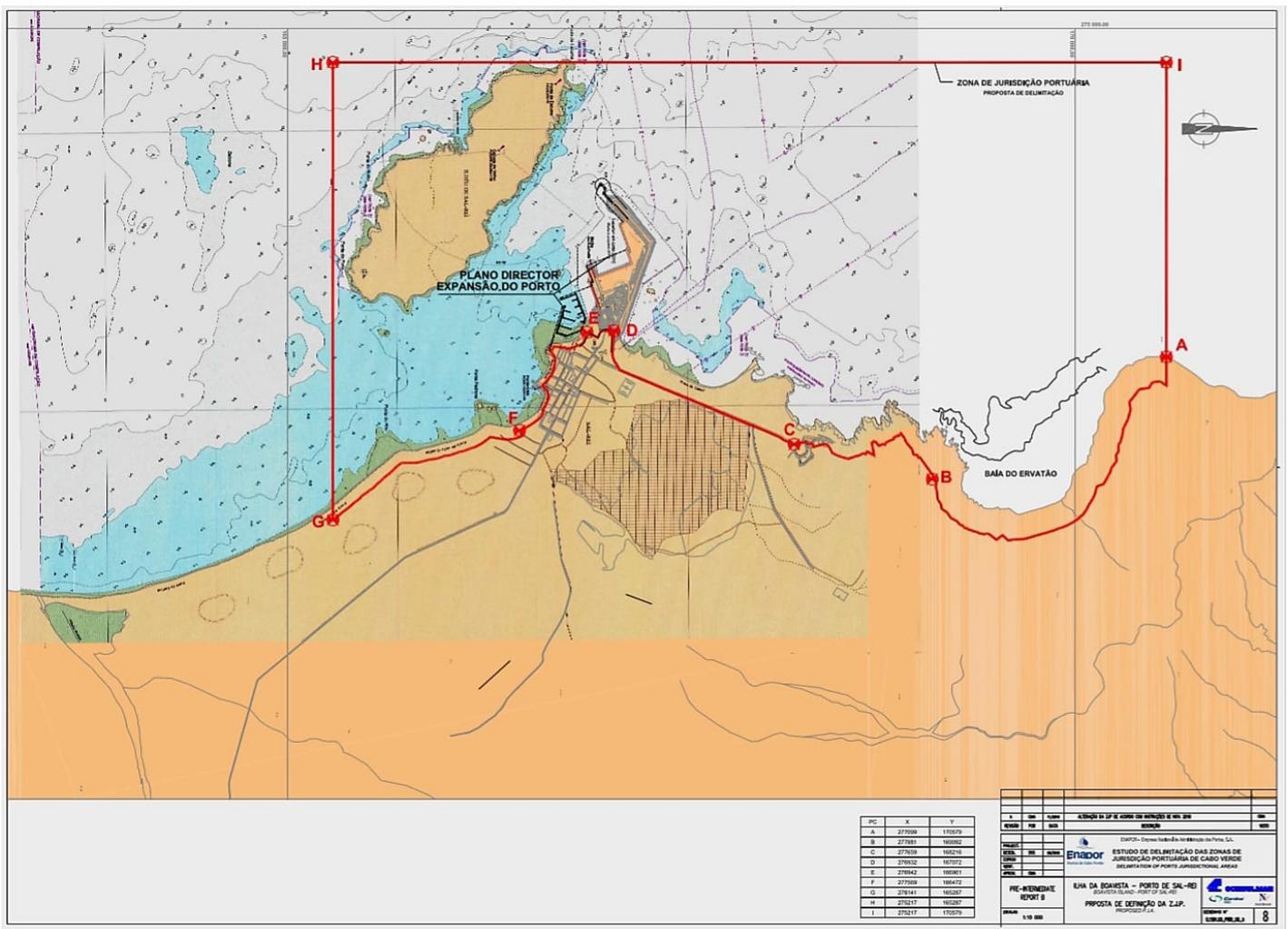
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

Planta da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Sal-Rei



Decreto-Regulamentar n.º 11/2023

de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O Porto da Palmeira constitui uma realidade portuária que abrange, segundo o fim a que se destina, praticamente todo o conjunto de atividades previstas no artigo 6.º da Lei dos Portos. Situado na Vila de Palmeira, ilha do Sal, o Porto da Palmeira é o terceiro porto cabo-verdiano de tráfico de mercadorias, relevando ainda no espectro das suas funções o tráfico de passageiros, as atividades de pesca, as indústrias relacionadas com a náutica de recreio e a atividade marítimo-turística, e constitui um porto recetor de tráfego internacional de combustível, contribuindo, nessa medida, para a inserção de Cabo Verde no sistema económico mundial.

Na área de jurisdição do Porto da Palmeira contempla-se a criação de uma zona de expansão na Baía da Fontana para a implementação de infraestruturas viárias e módulos portuários de passageiros que poderão funcionar em complementaridade com o aeroporto internacional do Sal. Razão pela qual uma extensa faixa costeira entre a mencionada reserva de expansão e o limite sul da Baía do João Petinha tem uma largura de cento e sessenta metros, muito recuada, pois, relativamente ao máximo da orla marítima.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer no plano marítimo do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos, e articular, em função disso, as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Palmeira, na ilha do Sal, abreviadamente designada por ZJP do Porto de Palmeira, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao Porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

Zona de jurisdição portuária do Porto de Palmeira

1- A ZJP do Porto de Palmeira compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

a) Área terrestre:

- i. Desenvolve-se desde um ponto junto à Ponta da Bicuda pela orla marítima de 80 metros até às instalações da Electra, inflete para nordeste e de novo para sudoeste, englobando aquelas instalações bem como áreas portuárias existentes e previstas no Plano Diretor do Porto, retoma a referida orla marítima, junto ao cais de pesca, pela qual segue englobando as edificações aí situadas, até a um ponto sensivelmente perpendicular ao limite das águas no extremo norte da Baía da Palmeira;
- ii. Inflete ligeiramente para sudeste continuando para o interior, ao longo do limite do edificado urbano, excluindo este, até atingir a estrada Palmeira-Espargos, donde prossegue pelo limite do lado mar da estrada até à vedação das instalações da Vivo Energy e da Enacol, que assim ficam englobadas, seguindo ao longo desta vedação;
- iii. Retoma mais uma vez a referida orla marítima na zona da Praia de Braz até ao limite sul da Baía da Fontana/Ponta Bernardino/S. Pedro, onde passa a englobar a área de expansão portuária com cerca de vinte e um hectares, em cujo limite sul continua pelo limite da faixa marítima de cento e sessenta metros até contornar a Ponta de Joaquim Petinha, onde termina;

b) Área marítima: o perímetro da área marítima é definido pelos paralelos que passam pelos limites norte e sul da área de jurisdição terrestre acima referida e pelo meridiano que os intercepta, a cerca de trezentos metros da linha de costa no limite norte, junto à Ponta da Bicuda, e a cerca de setecentos e vinte metros da costa no limite sul, junto à Ponta de Joaquim Petinha.

2- Os limites da ZJP do Porto de Palmeira encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Redefinição da jurisdição portuária

A ZJP do Porto da Palmeira definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente*.

Promulgado em 14 de junho de 2023.

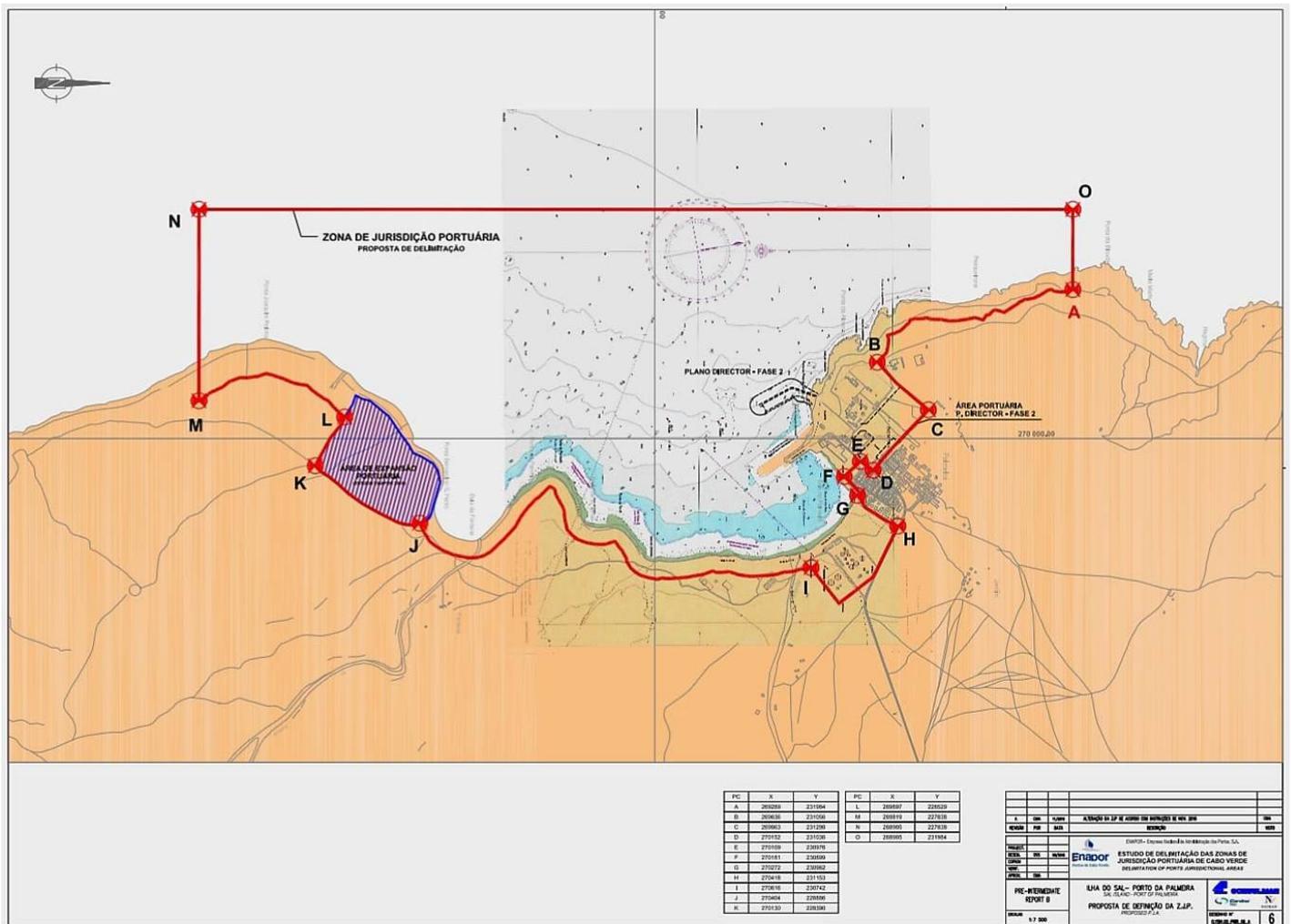
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

Planta da Zona de Jurisdição Portuária do Porto de Palmeira, na ilha do Sal



Decreto-Regulamentar n.º 12/2023

de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O Porto da Praia constitui um dos portos principais do sistema portuário de Cabo Verde, dotado de infraestruturas que garantem a operacionalidade de qualquer tipo de navio. Trata-se de um porto comercial com prestação de serviços a navios, passageiros e cargas, sendo igualmente um porto de recreio dirigido à navegação desportiva, náutica e de lazer. Contempla ainda as funções de porto pesqueiro e atividades de reparação naval, bem como de apoio a unidades industriais abrangidas na respetiva jurisdição. Sem prejuízo disso, os instrumentos de ordenamento do território implicam previsões e contemplam soluções que, uma vez implementadas, reconfiguram a área atual do porto e mesmo a existência deste enquanto tal.

Com efeito, o Esquema Regional do Ordenamento do Território da ilha de Santiago (EROT), no que se refere ao sector portuário, contemplando embora a manutenção do Porto da Praia como porto de longo curso e águas profundas, mas sem definição da área de jurisdição, propõe que a médio-longo prazo o porto de águas profundas seja construído no concelho de Santa Cruz, libertando a cidade da Praia das perturbações decorrentes da presença portuária. Por sua vez, o Plano Diretor Municipal (PDM) da cidade da Praia implica compromissos urbanísticos relativamente à frente marítima da cidade com expressiva interferência na definição do espaço territorial afeto ao porto da cidade.

Tais implicações de ordenamento territorial poderiam levar a admitir-se que não seria este o momento adequado para a definição normativa da zona de jurisdição portuária, em conformidade com a previsão da Lei dos Portos. Todavia, os textos do presente diploma, bem como o Regulamento Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, contemplam a redefinição da jurisdição quando tal se justifique e, naturalmente que entre as razões mais ponderosas para o efeito figuram em primeira linha a necessidade de articular a definição do território portuário com outros instrumentos de ordenamento territorial.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no Boletim Oficial, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável, até como matriz de futuros e eventuais ajustamentos, não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos, e articular, em função disso, as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do Porto da Praia, abreviadamente designada por ZJP do Porto da Praia, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao Porto, tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

Zona de jurisdição portuária do Porto da Praia

1- A ZJP do Porto da Praia compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

a) Área terrestre:

i. A ZJP do Porto da Praia inicia-se na Rua Dr. Manuel Duarte, junto à sua inflexão para NNE, prosseguindo ao longo desta, no lado mar do seu limite, e depois pela avenida marginal (Avenida dos Combatentes pela Liberdade da Pátria) até à Praia Negra, que atravessa anteriormente em linha recta orientada Oeste – Este, sem inclusão do edificado aí presente;

ii. Prossegue então pela Avenida Charles Darwin até à entrada poente do porto, sempre pelo limite exterior (lado mar) daquela avenida, inflecte para o interior ao longo da Rua da Achada Grande até à primeira rotunda a poente do terminal “Cargo Village,” seguindo a nova estrada pelo limite sul até à rotunda da entrada nascente do referido terminal e desta até atingir a linha de água que acompanha a nova estrada de acesso ao porto por nascente, seguindo ao longo desta linha até ao enfiamento do limite sul da zona industrial da Achada Grande de Trás, contornando por sul esta zona industrial até interceptar a orla marítima de oitenta metros, pela qual segue até à Baía da Achada Grande / Ponta da Mulher Branca, onde termina,

b) Área marítima: A linha do limite exterior do lado do mar tem início no ponto já referido localizado junto à Ponta das Bicudas, projectando-se para sul ao longo desse meridiano até interceptar o paralelo que passa pelo Farol da Ponta Temerosa. Aqui projecta-se para norte até atingir a ponta norte do muro construído no Ilhéu de Santa Maria, e depois inflecte para poente, unindo-se ao ponto onde se inicia a área terrestre acima descrita. O Ilhéu de Santa Maria fica totalmente englobado na ZJP do Porto da Praia.

2- Os limites da ZJP do Porto da Praia encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Redefinição da jurisdição portuária

A ZJP do Porto da Praia definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º

do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

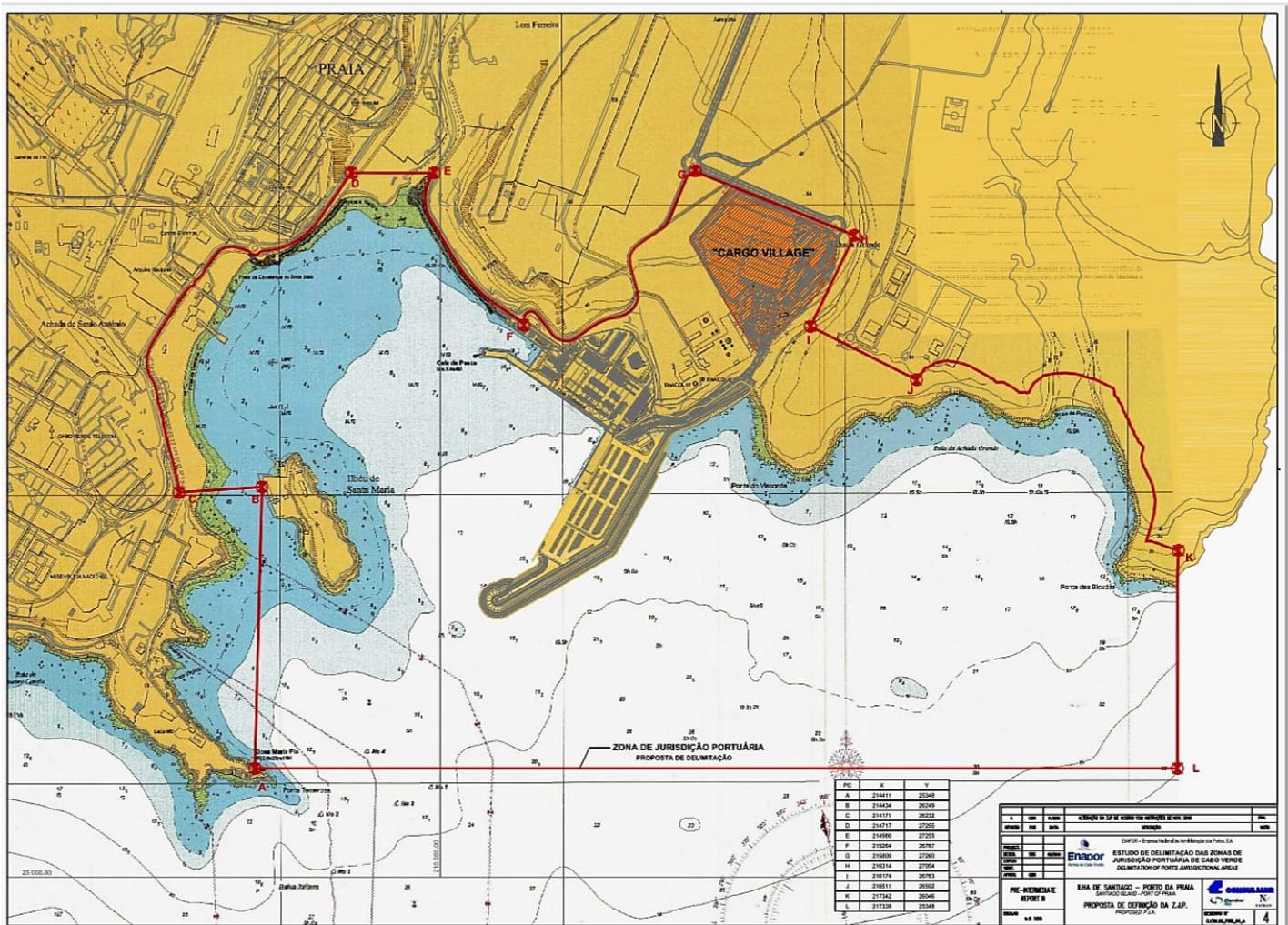
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

Anexo: Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto da Praia, na Cidade da Praia na Ilha de Santiago



Decreto-Regulamentar n.º 13/2023

de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

O Porto da Furna é a mais importante infraestrutura da ilha da Brava uma vez que constitui a única plataforma de acesso à ilha. Trata-se de um porto localizado numa pequena baía natural, junto à Vila de Furna. Desenvolve-se em grande parte em meio urbano, verificando-se um conjunto desordenado de edificações, que se estende praticamente até à costa e que, em alguns locais, obsta a que, com o mínimo de critério lógico, aí se defina qualquer área terrestre de jurisdição portuária.

Diversos são os regimes que convivem na área de jurisdição relativamente aos terrenos nela abrangidos, desde a dominialidade marítima assente na contiguidade com as águas até à propriedade particular.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se presente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais, quer na área terrestre, quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do porto da Furna, localizado na Vila de Furna, na ilha da Brava, abreviadamente designada por ZJP do Porto da Furna, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

Zona de jurisdição portuária do Porto da Furna

1- A ZJP do Porto da Furna compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: inicia-se na Ponta da Jalunga seguindo pelo limite da orla marítima de oitenta metros até ao alinhamento com área portuária da Furna, inflecte para a costa até atingir a estrada marginal e continua ao longo desta pelo lado exterior (lado mar), acompanha a inflexão da mesma para o interior no vale da Ribeira da Furna, até ao arruamento onde se localiza a travessia desta ribeira, prosseguindo pela orla marítima de 80 metros até junto à Ponta Pesqueiro do Vinagre onde termina, englobando neste percurso um conjunto de edificações que se estende praticamente até ao mar, na Baía da Furna, a sul da foz da Ribeira da Furna, incluindo a Igreja matriz;
- b) Área marítima: é proporcionada por uma linha que une o ponto inicial da área de jurisdição terrestre, a norte (Ponta da Jalunga) e o termo da mesma jurisdição a sul (Ponta Pesqueiro do Vinagre).

2- Os limites da ZJP do Porto da Furna encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Redefinição da jurisdição portuária

A ZJP do Porto da Furna definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente*.

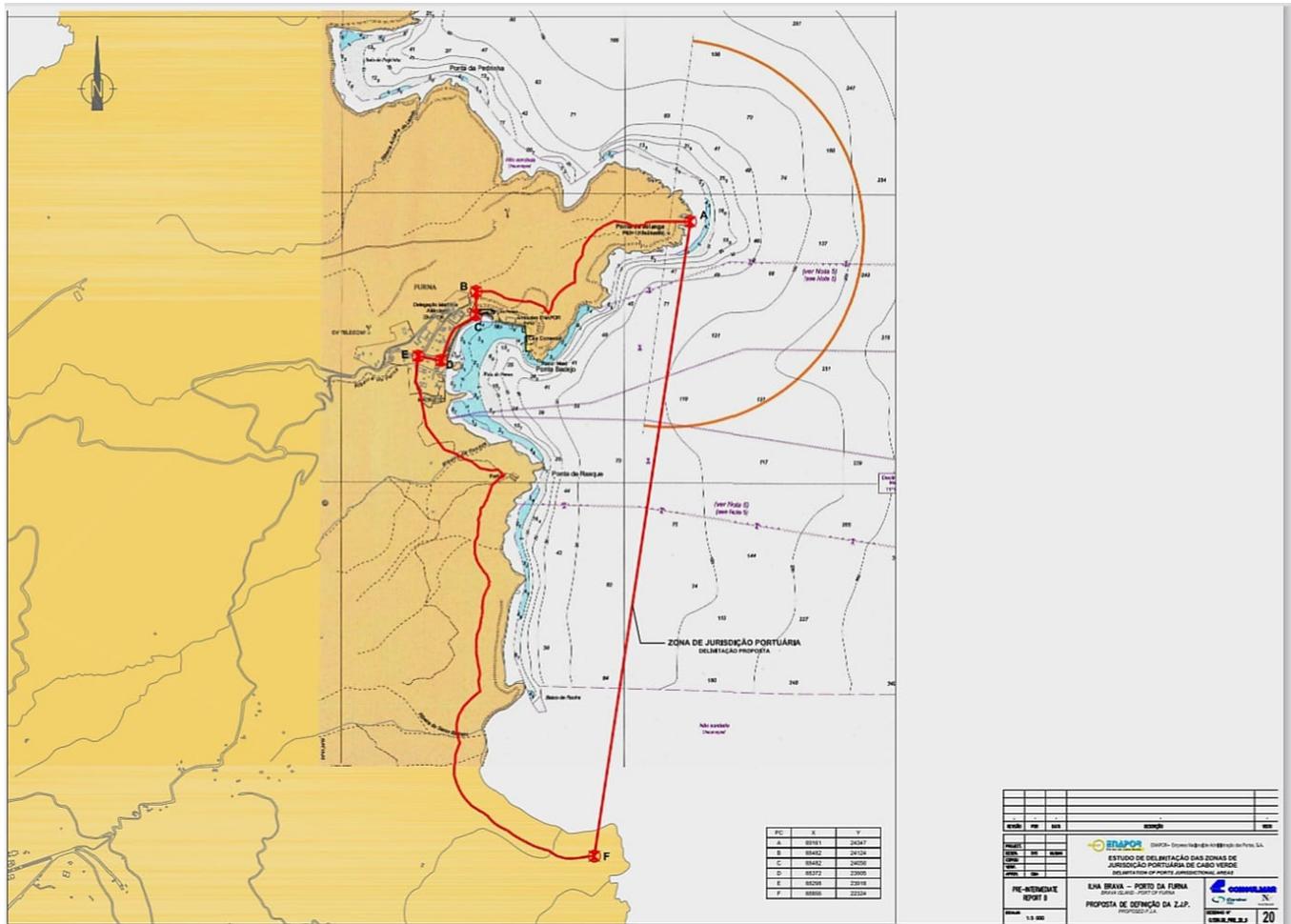
Promulgado em 14 de junho de 2023.

Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto da Furna, localizado na Vila de Furna, na ilha da Brava**Decreto-Regulamentar n.º 14/2023**

de 20 de junho

A nova Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, introduziu profundas alterações no modelo de gestão do Setor Marítimo e Portuário, passando a ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos, S.A. (ENAPOR), a assumir o papel de concessionária geral dos portos de Cabo Verde, exercendo as atribuições do Estado na administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

Uma das primeiras e mais relevantes obrigações contratuais da ENAPOR constante da minuta de contrato de concessão geral dos portos de Cabo Verde, aprovada pela Resolução n.º 42/2014, de 2 de junho, posteriormente revogada pela Resolução n.º 52/2015, de 15 de junho, foi a de elaborar, uma proposta de atualização da delimitação das zonas de jurisdição portuária, que integram a concessão e as zonas de reserva e expansão portuária, nos termos da lei, em articulação com os serviços do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e demais entidades públicas e privadas interessadas, e consequentemente do Contrato de Concessão Geral outorgado com o Estado de Cabo Verde em 18 de janeiro de 2016.

Na sequência da entrada em vigor do Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, através do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, fez-se premente a definição/fixação dos limites terrestres e marítimos específicos de cada porto/zona de jurisdição portuária, com a delimitação do respetivo perímetro, representação em planta e publicação no *Boletim Oficial*, tendo em consideração as necessidades atuais e futuras previsíveis no que tange à administração, gestão e exploração de portos, terminais e zonas portuárias.

O Porto de Vale de Cavaleiros localiza-se na ilha do Fogo, na costa Oeste, e em local de mar aberto ocupando uma área cercada por zona escarpada, integrando instalações de acostagem polivalentes, pequena doca de pesca e área de expansão a sul.

É, por isso, indispensável não apenas definir, em termos claros, os limites territoriais quer na área terrestre quer na área marítima do porto, mas também identificar e caracterizar, em razão da sua natureza e funções, os limites dos terrenos abrangidos e, em função disso, articular as múltiplas situações que se colocam na área de jurisdição em matéria de sobreposição de bens dominiais de titularidade diferenciada e da interpenetração de jurisdições, face às atribuições e competências específicas de cada entidade.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 7.º e 8.º da Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, conjugado com o consagrado no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária; e

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pela alínea b) do n.º 2 do artigo 264.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à definição física e normativa da Zona de Jurisdição Portuária do porto de Vale de Cavaleiros, localizado a norte da Cidade de São Filipe, na Ilha do Fogo, abreviadamente designada por ZJP do porto de Vale de Cavaleiros ou simplesmente ZJP, e, para o efeito, estabelece os limites físicos, terrestres e marítimos do território afeto ao porto tendo em consideração as necessidades atuais e futuramente previsíveis no quadro legal do sistema portuário.

Artigo 2.º

Zona de jurisdição portuária

1- A ZJP do porto de Vale de Cavaleiros compreende as áreas enxutas e molhadas seguidamente identificadas:

- a) Área terrestre: inicia-se na Ponta do Nogueira seguindo pela orla marítima de oitenta metros até à curva em “cotovelo” da estrada de acesso ao porto, seguindo ao longo do limite exterior (lado mar) da estrada até à interceção com a área de expansão/apoio à atividade portuária, situada na margem norte da linha de água que desagua na Ponta do Penedo Vermelho, cuja área fica igualmente englobada na ZJP;

- b) Área marítima: é proporcionada pelos paralelos que passam, a norte, na Ponta Nogueira e, a sul, na Ponta do Penedo Vermelho, e pelo meridiano que dista um quilómetro para oeste na Ponta Nogueira.

2- Os limites da ZJP encontram-se representados e devidamente coordenados na planta, nos termos consagrados no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril, que aprova o Regime Jurídico Geral das Zonas de Jurisdição Portuária, conjugado com o disposto no artigo 7.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, que constitui anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 3.º

Redefinição da jurisdição portuária

A ZJP do porto de Vale de Cavaleiros definida no presente diploma pode ser objeto de redefinição quando as necessidades do porto assim o exigirem, sob proposta da Administração Portuária e por iniciativa do Departamento Governamental responsável pela área dos Portos Públicos Nacionais, tendo nomeadamente em conta o disposto no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2013, de 12 de setembro, e no artigo 8.º do Decreto-Legislativo n.º 1/2021, de 7 de abril.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros, aos 13 de maio de 2023. — Os Ministros, *José Ulisses de Pina Correia e Silva e Abraão Aníbal Barbosa Vicente.*

Promulgado em 14 de junho de 2023.

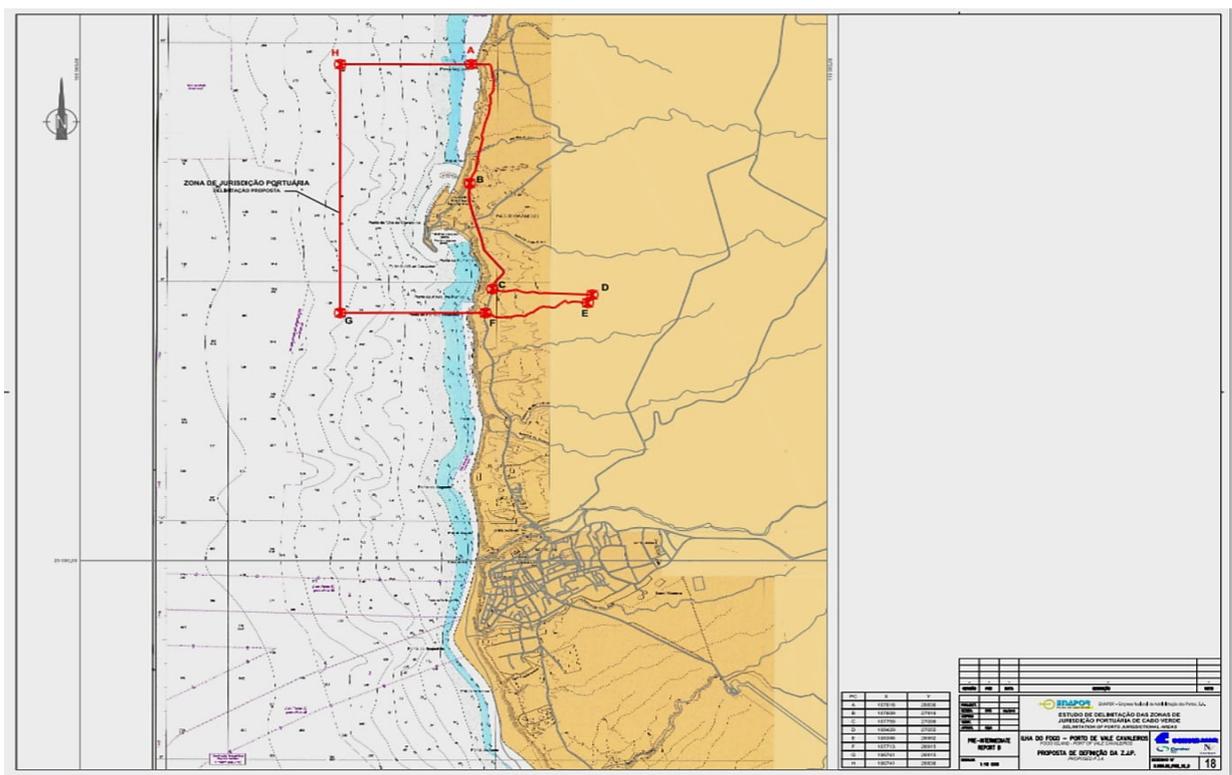
Publique-se

O Presidente da República, JOSÉ MARIA PEREIRA NEVES

ANEXO

(A que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)

Planta da Zona de Jurisdição Portuária do porto de Vale de Cavaleiros, localizado a norte da cidade de São Filipe, na Ilha do Fogo



Resolução n.º 45/2023

de 20 de junho

Pela Resolução n.º 90/2015, de 9 de setembro, o Governo aprovou o primeiro Plano de Ação Nacional para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (PAN- INN ou Plano de Ação Nacional de Luta Contra a Pesca INN) para o período 2015 a 2018, uma medida prevista na Carta de Política das Pescas, aprovada pela Resolução n.º 17/2014, de 28 de fevereiro, e no respetivo Plano de Ação, aprovado pela Resolução n.º 83/2015, de 24 de agosto.

Cabo Verde deve assumir e cumprir os seus compromissos resultantes da sua pertença a organismos internacionais de gestão da pesca, devendo, em particular, atualizar permanentemente a sua legislação nacional.

No período de vigência do PAN-INN 2015-2018, e nos anos subsequentes, foi aprovada importante legislação para o setor das pescas, reforçando o quadro legal, facto que, associado à própria evolução do padrão nacional e internacional da atividade, torna urgente e pertinente a atualização do Plano de Ação Nacional de Luta Contra a Pesca INN.

Esta necessidade está latente na Carta de Política para a Economia Azul, aprovada pela Resolução n.º 172/2020, de 21 de dezembro, onde se refere que a evolução recente do Setor das Pescas evidencia uma tendência para o crescimento e desenvolvimento, determinando esse facto a necessidade de adoção de uma estratégia global de promoção da sua competitividade, num quadro de garantia de sustentabilidade na exploração dos recursos, designadamente reforçando a luta contra a pesca ilegal não declarada e não regulamentada.

A atualização do Plano de Ação Nacional de Luta Contra a Pesca INN é igualmente uma medida estratégica fundamental para a prossecução dos objetivos consagrados nos diversos planos de gestão dos recursos da pesca, quinzenais e anuais.

Assim, considerando o facto de o Setor das Pescas em Cabo Verde ser decisivo para alavancar a economia, criar riqueza e contribuir para a redução da pobreza, a par da importância incontornável que tem na segurança alimentar e nutricional dos cabo-verdianos, e considerando que já decorreram quase cinco anos após o termo da duração prevista para o Plano de Ação Nacional de Luta Contra a Pesca INN adotado em 2015, urge atualizar e adotar um novo PAN-INN.

Na lógica do anterior, o PAN-INN 2023-2026 visa fortalecer a prevenção e repressão e a eliminação da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, através de uma sólida capacidade de inspeção e fiscalização da atividade da pesca.

Assim, este plano tem como objetivo a atualização da informação, o reforço da sensibilização de todos os intervenientes ligados ao setor das pescas, a promoção da formação, bem como, conforme o Plano de Ação Internacional visando prevenir, impedir e eliminar a pesca INN (PAI-INN) adotado pela Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) em 2001, atender às medidas, recomendações ou resoluções adotadas pela Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico, da FAO, pela Comissão Sub-Regional das Pescas, pela União Europeia ou outros organismos regionais e internacionais de gestão da pesca de que Cabo Verde seja parte, como é o caso da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, CPLP, no quadro da qual foi assinado em 29 de junho de 2022, o Instrumento para a Criação da Plataforma de Cooperação para a Promoção da Pesca Sustentável e Prevenção,

Combate e Eliminação da Pesca Ilegal, Não declarada e Não regulamentada entre os Estados-Membros.

O novo PAN-INN constitui, ainda um passo para a realização do Objetivo 14 (14.4/14.6) da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas: “regular eficazmente a captura e acabar com a sobrepesca, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada e as práticas de pesca destrutivas e implementar planos de gestão baseados na ciência, a fim de restaurar os recursos haliéuticos no menor tempo possível, pelo menos para níveis que possam produzir o rendimento máximo sustentável determinado pelas suas características biológicas”.

Assim,

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Aprovação

A presente Resolução aprova o Plano de Ação Nacional para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (PAN- INN), para o período 2023 a 2026, que baixa em anexo e dela faz parte integrante.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros, aos 13 de junho de 2023. — O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*.

ANEXO**(A que se refere o artigo 1.º)****PLANO DE AÇÃO NACIONAL PARA PREVENIR, IMPEDIR E ELIMINAR A PESCA ILEGAL, NÃO DECLARADA E NÃO REGULAMENTADA 2023-2026****PARTE I: CONTEXTUALIZAÇÃO****1. INTRODUÇÃO****1.1 Objetivo do -PAN-INN 2023-2026**

A pesca tem um papel muito importante na vida dos cabo-verdianos pela sua enorme contribuição, designadamente para a segurança alimentar e para a economia do país. O setor emprega cerca de 7.100 pessoas diretamente e é responsável por mais de 80% das exportações de Cabo Verde.

O combate à Pesca Ilegal, Não declarada e Não Regulamentada (pesca INN) é, por conseguinte, um desígnio nacional permanente e condição necessária para o desenvolvimento sustentado do setor da pesca. O Plano de Ação Nacional para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (PAN- INN ou Plano de Ação Nacional de Luta Contra a Pesca INN) para o período 2023 a 2026, vem substituir e atualizar o anterior plano aprovado para o período 2015 a 2018, exprimindo a continuidade e reforço do compromisso de Cabo Verde com a implementação a nível nacional do Plano de Ação Internacional para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (PAI-INN).

O PAI-INN foi adotado por consenso na vigésima-quarta sessão do Comité das Pescas da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), a 2 de março de 2001, e aprovado pelo Conselho da mesma

organização na sua vigésima sessão a 23 de junho de 2001. Concebido como um instrumento facultativo que se aplica a todos os Estados e entidades, bem como a todos os pescadores, o documento analisa a natureza e as consequências da pesca INN realizada em qualquer espaço marítimo submetido, ou não, à soberania ou jurisdição de um Estado, estabelece objetivos e, também, os princípios e as medidas a adotar para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN.

Para aplicação destas medidas, o PAI-INN distingue as responsabilidades de todos os Estados, as responsabilidades do Estado de bandeira, as responsabilidades do Estado costeiro e as do Estado do porto, bem como considera as medidas relativas ao comércio internacionalmente acordadas, a investigação científica, em especial sobre métodos de identificação de espécies de peixe a partir de amostras de produtos processados, as organizações regionais de gestão de pesca (ORGP) e, ainda, as necessidades particulares dos países em desenvolvimento.

No seu parágrafo 26, o PAI-INN estabeleceu que, pelo menos de quatro em quatro anos após a adoção dos seus planos de ação nacionais, os Estados devem rever a implementação destes planos com o objetivo de identificar estratégias eficientes para aumentar a sua eficácia e ter em conta as obrigações de informação à FAO. Urgia, por isso, atualizar o Plano de Ação Nacional de Luta Contra a Pesca INN concebido para o período 2015 a 2018, tanto mais que, no período da sua vigência, foi aprovada importante legislação para o Setor das Pescas e nos anos subsequentes o quadro legal foi reforçado, atentas as exigências de adaptação à evolução do padrão nacional e internacional da atividade de pesca.

É suficientemente ilustrativa a adesão ao Acordo da FAO, de 2009, sobre as Medidas do Estado do Porto destinadas a Prevenir, Impedir e Eliminar a Pesca INN, por via do Decreto n.º 10/2015, de 14 de outubro, e a aprovação pelo governo do Decreto-legislativo n.º 2/2020, de 19 de março, que define, no presente, o regime geral da gestão e do ordenamento das atividades de pesca nas águas marítimas nacionais e no alto mar. Este diploma veio substituir o Decreto-lei n.º 53/2005, de 8 de agosto, no qual se baseou o PAN-INN 2015-2018, e destaca-se por introduzir um quadro robusto de disposições para combater a pesca INN, constituindo o pilar essencial no direito cabo-verdiano para prevenir e reprimir este flagelo.

Acresce que a União Europeia constitui o principal mercado de exportação de produtos da pesca de Cabo Verde. Consequentemente, a adoção do novo PAN-INN demonstra também o compromisso permanente do país com o cumprimento continuado do quadro jurídico criado pela União Europeia desde 2008, com o Regulamento CE n.º 1005/2008 do Conselho, de 29 de setembro, que estabelece um regime comunitário para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN, inclusive no que respeita ao sistema de certificação das capturas para todas as importações da União Europeia. Isto mesmo é reiterado no ponto 7 do artigo 6.º do Protocolo de Aplicação do Acordo de Parceria no domínio da Pesca entre a Comunidade Europeia e a República de Cabo Verde (2019-2024).

A importância das pescarias atuneiras nas águas marítimas nacionais, com o relevo inerente das recomendações e resoluções da Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (CICTA/ICCAT) e também das medidas adotadas no âmbito da Comissão Sub-Regional das Pescas (CSRP), são um outro fator que convoca a pertinência da adoção do PAN-INN 2023-2026, neste caso com particular foco no reforço da capacidade de controlo, inspeção e fiscalização na luta contra a pesca INN em Cabo Verde.

Do mesmo modo, a adoção do PAN-INN 2023-2026 é congruente e alinha-se com a assinatura, em 29 de junho de 2022, no seio da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), do Instrumento para a Criação da Plataforma de Cooperação para a Promoção da Pesca Sustentável e Prevenção, Combate e Eliminação da Pesca Ilegal, Não declarada e Não regulamentada entre os Estados-Membros (Plataforma de Cooperação da CPLP-Pesca INN).

Neste enquadramento, foi elaborado o presente Plano de Ação Nacional para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada para o período 2023-2026.

Na continuidade do plano anterior, mantém-se o desiderato de que o PAN-INN 2023-2026 seja simples, eficaz e ao alcance dos meios de que Cabo Verde dispõe. O plano está estruturado em várias partes que pressupõem ações e medidas para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN, as quais estão resumidas no quadro do Plano de Ação, em anexo, como ‘atividades’ e ‘ações’. Essas ‘atividades’ e ‘ações’ inserem-se no quadro dos programas e dos orçamentos do setor.

Pretende-se que o PAN-INN 2023-2026 atualize e fortaleça, de uma forma encadeada e estruturada, os instrumentos necessários para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN, assegurando a aplicação efetiva, eficaz e coordenada das disposições do Plano de Ação Internacional de luta contra a Pesca INN de 2001 e, por consequência, garantindo o cumprimento de outros compromissos internacionais, globais e regionais, assumidos neste considerando.

1.1. Âmbito do PAN-INN 2023-2026

Apesar da localização de Cabo Verde numa zona atlântica com elevada produtividade primária, os estudos sobre a diversidade e abundância confirmam que o seu potencial haliêutico é reduzido. Além disso, os dados disponíveis indicam que alguns dos recursos haliêuticos encontram-se, territorialmente, sobre-explorados ou nos limites próximos de sobre-exploração, o que reforça a necessidade de medidas mais criteriosas e eficazes no combate à pesca INN.

Nesta medida, no alinhamento do plano anterior, o PAN-INN 2023-2026 abrange todo o tipo de pescarias e todo o tipo de frota, artesanal, semi-industrial e industrial, incluindo a frota nacional e, também, a frota estrangeira que opera na zona económica exclusiva cabo-verdiana.

O PAN-INN 2023-2026 inspira-se e está organizado nas mesmas secções do PAI-INN, pelo que aborda, entre outros aspetos, as medidas tomadas e a tomar por Cabo Verde, quer da perspetiva das responsabilidades de todos os Estados, quer enquanto Estado de bandeira, Estado costeiro e Estado do porto, quer na dimensão de Estado de transformação do pescado.

1.2. Definições

Para efeitos do PAN-INN 2023-2026, entende-se por:

Acordo ou tratado internacional – nos termos da Constituição, correspondem, respetivamente, ao acordo em forma simplificada e ao tratado solene, independentemente da designação que lhes for dada, nomeadamente convenção.

Águas marítimas nacionais – as águas, os recursos haliêuticos e ecossistemas associados sob soberania ou jurisdição de Cabo Verde, abrangendo as águas interiores, as águas arquipelágicas, o mar territorial, a zona económica exclusiva e a plataforma continental de Cabo Verde, definidas na lei.

Alto mar – as áreas do mar não incluídas na plataforma continental, na zona económica exclusiva, no mar territorial, nas águas arquipelágicas ou nas águas interiores de Cabo Verde.

Armador – qualquer pessoa coletiva ou singular, proprietária de embarcação de pesca, ou a entidade afretadora ou operadora de embarcação de pesca.

Atividade de pesca – (i) a pesca, (ii) as atividades anteriores com o objetivo direto de pescar, a largagem ou calagem de dispositivos destinados a atrair peixes e outros recursos marinhos e operações de fabricação de artes, (iii) as operações de pesca conexas e (iv) as atividades posteriores à pesca realizadas direta e imediatamente nas espécies extraídas, capturadas ou mortas, no desembarque, transporte, armazenamento, tratamento, processamento, compra, venda e transporte de recursos pesqueiros.

Autorização de pesca – o direito de exercer, através de uma licença, atividades de pesca durante o período nela determinado, para uma pescaria específica e para uma dada zona.

Beneficiário da licença de pesca – o armador ou afretador da embarcação de pesca ou outro titular da licença.

Capitão de embarcação de pesca – o mestre, o arrais ou o encarregado das operações de pesca ou, o tripulante constante do rol de matrícula como o responsável pela embarcação de pesca.

Comercialização – a compra, venda, processamento, armazenamento e transporte de peixe e produtos de peixe.

Desembarque - a primeira descarga de qualquer quantidade da capturas e produtos da pesca de um navio de pesca em terra.

Diário de pesca – o livro autenticado pela autoridade competente destinado ao registo da atividade das embarcações de pesca licenciadas.

Embarcação de apoio – a embarcação de pequeno porte, usada no apoio operacional das operações de pesca das embarcações de pesca industrial e semi-industrial, especialmente nas operações que envolvem a pesca com redes de cerco.

Embarcações de pesca – as embarcações dotadas de instrumentos concebidos para a pesca e utilizadas direta ou indiretamente na exploração comercial dos recursos haliêuticos ou utilizadas nas operações conexas de pesca, incluindo as suscetíveis de serem utilizadas tanto na pesca, como na transformação ou no transporte de pescado e de produtos dele derivados, excluindo, neste último caso, as que tenham por atividade o transporte de carga geral.

Inspetor de Pesca – o fiscal de pesca pertencente à carreira especial de Inspetores de Pesca da Autoridade Competente para fiscalização das atividades de pesca.

Medidas de conservação e de gestão – as medidas destinadas a preservar e a gerir uma ou várias espécies de recursos marinhos vivos, adotadas e em vigor, em consonância com as regras pertinentes do direito internacional e nacional.

Nacional – qualquer pessoa singular ou pessoa coletiva de direito privado.

Navios de pesca – expressão equivalente a ‘embarcações de pesca’, em conformidade com a abordagem terminológica seguida no Decreto-legislativo n.º 2/2020 de 19 de março.

Observador de Pesca – pessoa devidamente treinada e autorizada para coletar dados científicos e técnicos sobre atividades de pesca a bordo de embarcação de pesca e para verificar o cumprimento das condições impostas na licença de pesca e o cumprimento a que está sujeita a embarcação nos termos da legislação.

Operações conexas de pesca – as operações que se realizam com embarcações no decurso do processo produtivo de pesca, incluindo, nomeadamente:

- i. O transbordo do pescado ou de produtos de pesca de uma embarcação de pesca para outra;
- ii. O armazenamento ou o processamento do pescado a bordo de embarcações de pesca;
- iii. O transporte marítimo de quaisquer recursos haliêuticos capturados em águas marítimas nacionais até ao primeiro porto de desembarque em terra, ou a coleta de pescado ou de produtos de pesca de embarcações de pesca artesanais;
- iv. O transporte marítimo de e para os lugares de pesca;
- v. O abastecimento ou fornecimento de provisões, combustível e outros produtos a embarcações de pesca;
- vi. Quaisquer outras atividades de apoio logístico a tais embarcações, quando realizadas no mar; ou
- vii. A preparação para as operações acima referidas.

Operador – uma pessoa singular ou coletiva que explora ou detém uma empresa que exerce atividades relacionadas com qualquer fase das cadeias de produção, incluindo a atividade de pesca, de transformação, comercialização, distribuição e venda a retalho de produtos da pesca ou da aquacultura.

Organismo Regional de Pesca (ORP) – um organismo intergovernamental através do qual os Estados cooperam na gestão da pesca numa região específica, que toma a designação de ‘organização regional de gestão das pescas’ quando tem mandato para adotar medidas vinculativas para os seus membros.

Organização Regional de Gestão das Pescas (ORGP) – uma organização ou um convénio regional, sub-regional ou equiparado com competência, reconhecida pelo direito internacional, para estabelecer medidas de conservação e de gestão de recursos marinhos vivos sob a sua responsabilidade, medidas essas vinculativas para os seus membros por força do tratado ou do acordo institutivo. No Decreto-legislativo n.º 2/2020, de 19 de março, a expressão ‘ORGP’ é por vezes usada em sentido amplo, como equivalente a ‘organismo regional de pesca’.

Pesca ilegal – as atividades de pesca (i) exercidas por navios de pesca nacionais ou estrangeiros nas águas marítimas sob a jurisdição de um Estado, sem a autorização deste ou em infração às suas leis e regulamentos, (ii) exercidas por navios que arvoram pavilhão dos Estados membros numa organização regional de gestão das pescas competente, mas que operam em infração às medidas de conservação e de gestão adotadas por essa organização, vinculativas para esses Estados, ou em infração às disposições pertinentes do direito internacional aplicável, ou (iii) exercidas por navios de pesca que infrinjam as leis nacionais ou as obrigações internacionais, incluindo as contraídas pelos Estados que cooperam com uma organização regional de gestão das pescas competente.

Pesca não declarada – as atividades de pesca (i) que não tenham sido declaradas, ou tenham sido declaradas de forma deturpada, à autoridade nacional competente, em infração às leis e regulamentos nacionais, ou (ii) exercidas na zona de competência de uma organização regional de gestão das pescas competente que não tenham sido declaradas, ou o tenham sido de forma deturpada, em infração aos procedimentos de declaração previstos por essa organização.

Pesca não regulamentada – as atividades de pesca (i) exercidas na zona de competência de uma organização regional de gestão das pescas competente por navios de pesca sem nacionalidade ou que arvoram pavilhão de um Estado que não seja Parte nessa organização ou por qualquer outra entidade de pesca de modo não conforme ou contrário às medidas de conservação e de gestão dessa organização, ou (ii) exercidas por navios de pesca em zonas ou relativamente a unidades populacionais de peixes para as quais não existam medidas de conservação ou de gestão aplicáveis, de modo incompatível com as responsabilidades que, por força do direito internacional, incumbem ao Estado em matéria de conservação dos recursos marinhos vivos.

Ponto de desembarque – o local no qual a embarcação de pesca artesanal habitualmente desembarca as respetivas capturas e as comercializa.

Porto – engloba os terminais ao largo bem como as instalações ou locais que servem ao desembarque, transbordo, abastecimento em combustível ou reabastecimento das embarcações.

Porto base – o porto nacional indicado na licença de pesca, a partir do qual a embarcação de pesca industrial ou semi-industrial nacional, desenvolve a maior parte das suas atividades de pesca e de comercialização das capturas e, no caso da embarcação de pesca estrangeira, o porto com o qual esta mantém uma posição económica.

Porto de pesca – o estabelecimento com áreas destinadas às atividades de manuseamento, exposição, venda, acondicionamento com gelo, armazenamento frigorífico, despacho de produtos de pesca e descarga de embarcações de pesca.

Porto designado – porto ou locais perto do litoral em que são autorizadas as operações de desembarque ou transbordo e os serviços portuários.

Processamento / Transformação – o processo de preparação da apresentação do produto, que inclui a filetagem, embalagem, enlatagem, congelação, fumagem, salga, cozedura, salmoura, secagem ou qualquer outra forma de preparação do pescado para comercialização.

Rastreabilidade – a capacidade de rastrear o histórico, uso ou localização de um produto da pesca por meio de identificações registradas por um processo mecânico estabelecido pela autoridade competente.

Sistema de monitorização contínua de embarcações de pesca por satélite ou “Vessel Monitoring System” – o sistema de localização de embarcações de pesca, usando tecnologia informática e de satélite, através do qual se obtêm, automaticamente, informações sobre o posicionamento das embarcações, a sua velocidade, direção e demais dados que permitam uma melhor monitorização, controlo e fiscalização da atividade de pesca.

Transbordo – o descarregamento da totalidade ou de parte dos produtos da pesca mantidos a bordo de um navio de pesca para outro navio de pesca.

1.3. Princípios

O PAN-INN 2023-2026 respeita os princípios orientadores constantes do Decreto-legislativo n.º 2/2020 de 19 de março, no qual se define o Regime Geral da Gestão e do Ordenamento da Atividade de Pesca nas águas marítimas nacionais e no alto mar, designadamente as normas de acesso aos recursos haliéuticos e de planificação da sua gestão e, bem assim a fiscalização da atividade de pesca. Para além desses princípios orientadores espelhados na alínea i) do artigo 3.º e no artigo 5.º do referido Decreto-legislativo, o PAN-INN observa os princípios e as estratégias, elencadas no PAI-INN, seguintes:

Abordagem holística e integrada – as atividades e ações previstas no PAN-INN são identificadas tendo em consideração os fatores (económicos, sociais ou ecológicos) que afetam todas as pescas de captura e que têm impacto na pesca INN. Essa identificação é orientada pelo princípio da responsabilidade primeira do país enquanto Estado de bandeira, mas deve considerar, também, os poderes de jurisdição que são conferidos a Cabo Verde pelo direito internacional, em particular os acordos e tratados de que o país é parte contratante, para adotar medidas como Estado do porto e como Estado costeiro e, ainda, medidas de mercado dissuasivas da pesca INN e que assegurem que os nacionais não exercem nem apoiam pesca INN.

Conservação – todas as atividades e ações previstas no PAN-INN são compatíveis com a conservação e a utilização sustentável dos recursos haliéuticos no longo prazo e com a proteção do ambiente.

Implementação progressiva – as atividades e ações previstas no PAN-INN são progressivamente implementadas segundo um calendário pré-estabelecido que se encontra resumido no cronograma integrado no quadro anexo.

Não-discriminação – as atividades e ações previstas no PAN-INN são implementadas sem discriminação, formal ou de facto, contra qualquer Estado ou os seus navios de pesca e demais intervenientes.

Participação e coordenação – por forma a ser plenamente eficaz, o PAN-INN deve ser implementado por todos os intervenientes no Setor das Pescas e nos setores conexos, devendo Cabo Verde assegurar esta implementação, seja diretamente, em cooperação com outros Estados, seja indiretamente, através dos organismos internacionais, globais ou regionais, relevantes. A Direção Nacional de Pesca e Aquacultura deve promover e coordenar a consulta e a participação de todos os intervenientes a nível nacional e sub-regional, incluindo a indústria, as comunidades piscatórias e as organizações não governamentais, desempenhando o papel de interlocutor junto de instituições internacionais competentes.

Transparência – as atividades e ações previstas no PAN-INN são implementadas de forma transparente, sem detrimento, no entanto, das regras de confidencialidade que se impõem.

2. PERSPETIVA GERAL DO SETOR DAS PESCAS EM CABO VERDE

Apesar da vasta zona económica exclusiva (734.265 km², e 1.020 km de linha de costa), o potencial anual de recursos haliéuticos de Cabo Verde é estimado entre 36.000 a 44.000 toneladas.

A fraca extensão da plataforma geológica insular com 5.394 km² até a isobática de 200 metros, a natureza vulcânica das ilhas, a ausência de fenómenos de upwelling, o regime hidrológico e oceanográfico das águas marítimas na região, a raridade das chuvas e a ausência de cursos de água são alguns dos fatores que explicam este modesto potencial.

Os recursos haliêuticos de Cabo Verde reagrupam-se em grandes pelágicos, pequenos pelágicos e demersais. Estes recursos são explorados pela frota nacional constituída por embarcações artesanais – que operam em torno das ilhas – embarcações semi-industriais e embarcações industriais. As pescas artesanais e semi-industriais são reservadas às embarcações de pesca nacionais. No quadro dos acordos e contratos de pesca, a frota industrial estrangeira pode ser autorizada a operar na zona económica exclusiva, isto é, além das doze milhas náuticas a contar das linhas de base arquipelágicas.

A pesca artesanal é uma atividade de grande tradição em Cabo Verde e estruturante do tecido económico-social. É um tipo de pesca particularmente associado a pequenas comunidades piscatórias, contribuindo de forma expressiva para a criação de empregos e para a melhoria das condições de vida de muitas famílias.

A frota artesanal é constituída por pequenas embarcações, vulgarmente designados botes, caracterizadas por serem de pequeno porte, de boca aberta, podendo ser movida a remo, à vela e/ou motor fora-de-borda e, que utiliza meios de captura manobráveis manualmente. 48% são de madeira revestida de fibra, 44% de madeira e 6% de fibra. No presente, a pesca artesanal conta com 1.463 embarcações registadas, 72% delas ativas. O maior número de embarcações artesanais está na ilha de Santiago, com 33,4%.

Nesta atividade são utilizados vários tipos de engenhos, prevalecendo a linha de mão, que atinge 80% dos botes ativos, 63% utiliza o corrico e 25% o zagaia, seguidos das redes de cerco e de emalhar. As principais espécies-alvo são atuns, demersais e pequenos pelágicos, lagostas e búzio cabra.

As embarcações semi-industriais/industriais são vulgarmente designadas por barco, têm um comprimento médio de 11 metros. Dispõem de ponte, são movidas com motores internos e utilizam meios de captura manobráveis manualmente e/ou mecânicos. O casco pode ser de madeira, fibra, madeira e fibra (madeira revestidas de fibra) e de metal. Os principais engenhos utilizados são rede de cerco (57%), linha de mão (46%), corrico (31%) e vara (27%).

Segundo os dados do último registo nacional de embarcações de pesca industrial/semi-industrial a frota industrial cabo-verdiana é composta por 127 embarcações, das quais 58% estão ativas. 42,5% estão na ilha de Santiago, seguido de São Vicente com 22,8%, Santo Antão com 10,2%.

Em virtude da vasta zona económica exclusiva (ZEE) de Cabo Verde e a capacidade limitada da frota cabo-verdiana para a sua exploração, a legislação atual permite

o acesso de embarcações de pesca industrial estrangeiras a licenças de exploração de tunídeos que migram na ZEE. São utilizados palangreiros, cercadores e caneiros. Os dois primeiros estão autorizados a pescar para além das 18 milhas náuticas e o terceiro a partir das 12 milhas náuticas. Os acordos e contratos de acesso à pesca na ZEE permitem um fluxo adicional de receitas importantes para o país, atuando como catalisador de investimentos e desenvolvimento do setor.

A frota da União Europeia é a que tem maior expressão no presente, sendo constituída por embarcações atuneiras industriais, maioritariamente arvorando bandeira espanhola. O Acordo de Parceria no domínio da pesca entre a República de Cabo Verde e a Comunidade Europeia e o seu Protocolo de aplicação regulam as possibilidades de pesca para embarcações da União Europeia na ZEE de Cabo Verde e as condições do seu exercício, e levam a que a definição da política pesqueira em Cabo Verde seja harmonizada com a política pesqueira europeia, além de reforçarem o cumprimento das recomendações e resoluções da Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico.

Os dados disponíveis mais recentes indicam não haver registo de infrações significativas cometidas pelas embarcações de pesca industrial estrangeiras e existir uma tendência das embarcações nacionais de pesca industrial/semi-industrial a cumprir as normas aplicáveis por exigência do mercado de processamento de pescado, que constitui o principal destino das capturas.

No plano nacional a percentagem mais elevada de infrações é cometida pelas embarcações de pesca artesanal. A infração mais recorrente é a pesca sem licença.

PARTE II: QUADRO JURÍDICO E INSTITUCIONAL NACIONAL

1. QUADRO JURÍDICO

No período de vigência do PAN-INN 2015 a 2018, em parte para sua execução, foram aprovados importantes atos legislativos, regulamentos e resoluções para o Setor das Pescas e nos anos subseqüentes o quadro jurídico foi reforçado.

Estes factos só por si são justificativos da revisão e atualização do quadro de atividades e ações necessárias para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN. A tabela seguinte apresenta, de forma sumária, a evolução jurídica a que se assistiu (Tabela n.º 1), cujo conteúdo será concretizado nos pontos correspondentes do presente PAN-INN, bem como no quadro em anexo sempre que uma medida for considerada necessária para a sua implementação.

Tabela n.º 1

QUADRO JURÍDICO NACIONAL 2015-2023	
Referência	Conteúdo
Decreto-lei n.º 44/2015, de 21 de setembro	Estabelece o regime jurídico de fretamento de navios de pesca
Decreto-lei n.º 48/2015, de 21 de setembro	Altera o Decreto-lei n.º 44/2014, de 14 de agosto, que estabelece o regime e fixa o montante das taxas a pagar, no âmbito do exercício da atividade das pescas, industrial e artesanal, amadora e desportiva
Decreto n.º 10/2015, de 14 de outubro	Aprova, para efeito de adesão, o Acordo sobre Medidas do Estado do Porto destinadas a Prevenir, Impedir e Eliminar a Pesca INN, adotado em Roma, pela FAO, e aberto à assinatura em 22 de novembro de 2009
Decreto-lei n.º 40/2019, de 24 de setembro	Cria o Instituto do Mar, I.P., abreviadamente designado por IMar
Decreto-Regulamentar n.º 8/2019, de 24 de setembro	Aprova os Estatutos do Fundo Autónomo das Pescas (FAP)
Decreto-Legislativo n.º 2/2020, de 19 de março	Define o regime geral da gestão e do ordenamento das atividades de pesca nas águas marítimas nacionais e no alto mar

Resolução n.º 94/2020, de 9 de julho	Aprova o Plano de Gestão dos Recursos da Pesca de 2020-2024
Resolução n.º 93/2020, de 9 de julho	Aprova o Plano Executivo Anual de Gestão dos Recursos da Pesca para o ano de 2020
Resolução n.º 185/2020, de 31 de dezembro (derrogado pela Resolução n.º 93/2021, de 13 de outubro)	Aprova o Plano Executivo Anual de Gestão dos Recursos da Pesca para o ano de 2021
Decreto-lei n.º 3/2021, de 14 de janeiro	Procede à revogação do artigo 4.º do Decreto-lei n.º 48/2007, de 31 de dezembro, que estabelece o regime de autorização prévia ao registo de embarcações de pesca industrial no registo convencional de navios. Revoga a exigência de as embarcações de pesca a adquirir, importar ou afretar não poderem ter idade superior a dez anos
Decreto-lei n.º 13/2021, de 5 de fevereiro	Aprova o Estatuto do Pessoal da Inspeção Geral das Pescas, (IGP)
Decreto-lei n.º 15/2021, de 9 de fevereiro	Define o regime geral de instalação, licenciamento e exploração de estabelecimentos de produção aquícola e conexos localizados em terra e nos espaços marítimos de Cabo Verde, incluindo águas interiores
Decreto-lei n.º 59/2021, de 29 de setembro	Estabelece a estrutura, a organização e o funcionamento do Ministério do Mar (MM)
Decreto-Regulamentar n.º 45/2022, de 14 de outubro	Procede à primeira alteração do Decreto-Regulamentar n.º 2/2021, de 25 de março, que regulamenta a pesca de mergulho comercial
Decreto-lei n.º 2/2023, de 12 de janeiro	Procede à primeira alteração do Decreto-lei n.º 37/2015, de 29 de julho, que estabelece o regime das atividades de recreio e turismo náutico e da sua exploração económica

A par deste acervo jurídico, o PAN-INN 2023-2026 considera a aplicação e evolução ocorrida no contexto de outros instrumentos legais essenciais para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN, em particular, mas sem caráter exaustivo, a Portaria 25/2009 de 6 de julho, no domínio das normas sanitárias aplicáveis à produção e colocação no mercado dos produtos da pesca destinados ao consumo humano, que altera a Portaria n.º 6/2001, de 1 de fevereiro, a Portaria n.º 48/2009, de 14 de dezembro no domínio da certificação de capturas, e, no domínio da monitorização, controlo e fiscalização da atividade pesqueira, o Decreto-lei n.º 32/2012, de 20 de dezembro, que institui o sistema de monitorização contínua dos navios por satélite, designado por “Vessel Monitoring System”.

Com efeito, muitas das medidas requeridas pelo PAI-INN foram sendo implementadas e progressivamente acrescentadas por Cabo Verde desde há vários anos no âmbito da legislação em vigor.

O PAN-INN 2023-2026 considera e consolida todo este acervo na explanação e identificação das atividades e ações necessárias à implementação do PAI-INN.

2. QUADRO INSTITUCIONAL

A prevenção e a repressão da pesca INN são resultado da ação conjunta e coordenada de diversas entidades nacionais de natureza administrativa, militar, policial e judiciária.

Nos termos do Decreto-lei n.º 59/2021, de 29 de setembro, o Ministério do Mar tem três serviços centrais de conceção, execução e inspeção: a Direção Nacional de Política do Mar, a Direção Nacional de Pesca e Aquacultura e a Inspeção Geral das Pescas, cada um exercendo as funções legalmente definidas. Cabe ao Ministro do Mar superintender o Instituto Marítimo Portuário e o Instituto do Mar, ambos institutos públicos.

O Instituto do Mar (IMAR) tem por missão promover e coordenar a investigação científica aplicada no domínio do mar e seus recursos sendo a Autoridade Técnica Nacional no domínio da investigação haliêutica e, especificamente, nas áreas de biologia marinha e pesqueira, aquacultura e desenvolvimento de tecnologias de pesca e de pescado (Decreto-lei n.º 40/2019, de 24 de setembro).

A Direção Nacional de Política do Mar (DNPM) é o serviço central com funções de conceção, planeamento, execução e avaliação das políticas de desenvolvimento sustentável

do mar e seus recursos, sem prejuízo da coordenação com outros serviços. Incumbe-lhe, designadamente, elaborar medidas de políticas para assegurar a preservação, exploração e utilização dos recursos marinhos, visando a sustentabilidade dos oceanos em prol da Economia Azul; propor e difundir medidas legislativas e regulamentares para o setor do mar e assegurar a sua divulgação e aplicação efetivas; promover medidas adequadas com vista ao desenvolvimento sustentável do ecossistema dos mares nos espaços marítimos nacionais; desenvolver estratégias de comunicação para promover a consciencialização acerca da relevância dos mares e do oceano, bem como do seu estado e do papel que exerce no equilíbrio sustentável do ecossistema marinho e planetário; colaborar com entidades responsáveis na fiscalização e vigilância da zona económica exclusiva; e, ainda, fomentar, em colaboração com outras entidades relevantes, o desenvolvimento das atividades económicas ligadas à pesca e à aquacultura.

A Direção Nacional de Pesca e Aquacultura (DNPA), no presente quadro institucional, exerce as competências de ‘Administração Pesqueira’, sendo o serviço responsável pela execução das atividades de apoio ao desenvolvimento das pescas e aquacultura, bem como pela articulação dos processos de investigação, valorização e exploração sustentável dos recursos marinhos nacionais, incumbindo-lhe, designadamente, assegurar a adequada exploração dos recursos vivos marinhos disponíveis nas áreas da jurisdição nacional; conceder licenças de pesca que não sejam da competência do membro de Governo responsável pelo Setor das Pescas (embarcações de pesca industrial estrangeiras e pesca no alto mar por embarcações nacionais); assegurar o controlo de atividades pesqueiras; colaborar no registo de embarcações nacionais e estrangeiras no setor das pescas; assegurar a manutenção atualizada de um sistema de dados e informações do mercado no domínio do processamento e da comercialização dos produtos da pesca; e manter devidamente organizado um banco de dados sobre o licenciamento de atividades de pesca desenvolvida por nacionais ou estrangeiros nos mares e na ZEE de Cabo Verde.

Decorre do mesmo diploma que a Inspeção Geral das Pescas (IGP) é o serviço central da Administração do Estado que exerce, no presente, as funções de Autoridade Nacional da Pesca/Autoridade Competente, com competências para fiscalizar o cumprimento das leis, dos regulamentos, das normas e requisitos técnicos aplicáveis no âmbito das suas atribuições, visando garantir a legalidade e a conformidade

das atividades da pesca e dos produtos da pesca. Compete-lhe, entre outras incumbências, programar, coordenar e executar a fiscalização, a vigilância e o controlo das atividades da pesca em articulação com outras entidades com responsabilidade e competência na fiscalização marítima; realizar o controlo, inspeção e emissão dos certificados de capturas das embarcações nacionais; emitir parecer técnico e propor à DNPA a suspensão das licenças de pesca; exercer o controlo para a certificação da qualidade e de origem dos produtos de pesca e zelar para que os operadores do setor satisfaçam as exigências sanitárias e demais requisitos da pesca definidos por lei (Decreto-lei n.º 9/2002, de 11 de março); supervisionar, inspecionar e atestar o pescado desembarcado ou transbordado nos portos, portos de pesca e desembarcadouros de Cabo Verde; instruir processos contraordenacionais no âmbito das suas atribuições e competências.

O registo de embarcações de pesca nacionais é feito no Registo Convencional de Navios de Cabo Verde, junto da Administração Marítima competente, isto é, o Instituto Marítimo Portuário (IMP). Paralelamente, o registo nacional de embarcações de pesca, nacionais ou estrangeiras, é uma competência da DNPA. Esta entidade exerce, também, uma competência essencial no domínio da autorização prévia à aquisição, construção, modificação ou afretamento de embarcações de pesca, que acaba por se refletir na possibilidade de registo no Registo Convencional de Navios de Cabo Verde. No exercício destas competências, é dever da DNPA averiguar o histórico das embarcações e respetivo armador, e potencial envolvimento em pesca INN.

A fiscalização da atividade de pesca é realizada por um leque muito vasto de agentes. Do Decreto-legislativo n.º 2/2020, de 19 de março, decorre que a fiscalização do cumprimento da legislação é assegurada pelos inspetores de pesca, agindo como agentes de fiscalização de pesca. Têm também competência para aquela fiscalização os agentes da Administração Marítima com competência na área da fiscalização, os comandantes e os oficiais dos navios de fiscalização de pesca, os comandantes e os oficiais da guarda costeira, o capitão do navio de outras forças do Estado ou o chefe do destacamento militar nacional, os agentes da polícia marítima, os agentes aduaneiros, os agentes da inspeção do trabalho, os agentes da polícia nacional ou da administração pública que tenham competência geral para a constatação de infrações às leis em vigor no país e, ainda, os agentes da polícia de fronteira. A ação e operações são acompanhadas pelo Órgão de Coordenação de Fiscalização, que é presidido pelo chefe do serviço de inspeção de pesca, um órgão cuja criação está prevista no quadro anexo.

O quadro institucional completa-se com a instauração e a instrução do processo de contraordenação de pesca, que são da competência do responsável máximo da autoridade competente para fiscalização das atividades de pesca (IGP). A IGP é a entidade competente para aplicar coimas no caso de contraordenações (Decreto-legislativo n.º 2/2020). As decisões proferidas nos processos relativos às contraordenações são suscetíveis de impugnação judicial. A competência dos tribunais é exclusiva no caso de a infração cometida constituir crime (Decreto-legislativo n.º 9/95, de 27 de outubro).

PARTE III: IMPLEMENTAÇÃO DO PAN-INN

1. RESPONSABILIDADES DOS ESTADOS

1.1. Instrumentos internacionais

Os parágrafos 10 a 15 do PAI-INN recomendam os Estados a vincular-se e dar pleno efeito às normas relevantes do direito internacional, incluindo os instrumentos e as medidas de conservação e gestão das Organizações Regionais de Gestão das Pescas competentes.

Cabo Verde é parte contratante dos acordos e tratados internacionais mais relevantes afins à pesca INN, seja esta cometida nas águas marítimas nacionais ou no alto mar (Tabela n.º 2). Na aplicação destes instrumentos, quer a nível regional (CICTA e CSRП), quer nacional, o país tem amplamente aceite e incorporado os princípios e disposições fundamentais constantes do Código de Conduta para uma Pesca Responsável, adotado pela FAO em 1995.

Nos termos da legislação em vigor, hoje constante do Decreto-legislativo n.º 2/2020, de 19 de março, as embarcações de pesca licenciadas para pescar nas águas marítimas nacionais ou no alto mar estão obrigadas a cumprir, designadamente, as normas e princípios aplicáveis do direito internacional. Do mesmo modo, as embarcações de pesca estrangeiras apenas podem ter acesso à pesca comercial na ZEE de Cabo Verde através de acordos de acesso celebrados entre Cabo Verde e o Estado de bandeira, ou entre Cabo Verde e uma organização internacional intergovernamental de que o Estado de bandeira das referidas embarcações de pesca é membro, ou através de contratos com associações de pescadores estrangeiros (Parte III, ponto 3.2). A negociação destes acordos ou contratos está, tal como as embarcações de pesca nacionais, sujeita ao cumprimento das normas e princípios do direito internacional em matéria de proteção dos ecossistemas marinhos e da conservação dos recursos haliêuticos, onde se incluem medidas adequadas a prevenir, impedir e eliminar a pesca INN.

Tabela n.º 2

ACORDOS E TRATADOS INTERNACIONAIS MAIS RELEVANTES DE QUE CABO VERDE É PARTE CONTRATANTE
Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (CICTA/ICCAT), 1966
Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies da Fauna e da Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção (CITES), 1973
Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), 1982
Acordo para promover o cumprimento das medidas internacionais de conservação e gestão pelos navios de pesca no alto mar, FAO 1993
Acordo sobre Medidas do Estado do Porto destinadas a Prevenir, Impedir e Eliminar a Pesca INN, FAO 2009
Convenção que estabelece a Comissão Sub-Regional das Pescas (CSRП), 1985
Convenção sobre a Determinação das Condições Mínimas de Acesso e Exploração dos Recursos Marinhos nas zonas marítimas sob jurisdição dos Estados-Membros da CSRП (Convenção CMA 1993, revista em 2012)
Convenção sobre a Cooperação Sub-regional no Exercício do Direito de Perseguição e respetivo Protocolo sobre as modalidades práticas para a coordenação das atividades de fiscalização nos Estados-Membros da CSRП, de 1993

Apesar de a adesão do país ao Acordo Relativo à Aplicação das Disposições da CNUDM Respeitantes à Conservação e Gestão das Populações de Peixes Transzonais e das Populações de Peixes Altamente Migradores (UNFSA), 1995, ter sido encorajada pelo PAN-INN 2015-2018, a iniciativa ainda não se concretizou. Esta ação é novamente considerada no PAN-INN 2023-2026.

1.2. Legislação cabo-verdiana

Os parágrafos 16 e 17 do PAI-INN encorajam os Estados a desenvolver legislação que regule, de forma eficaz, todos os aspetos ligados à pesca INN, nomeadamente em matéria de prova e uso de novas tecnologias.

O primeiro diploma cabo-verdiano que definiu os princípios gerais da política de aproveitamento dos recursos haliéuticos remonta a 1987 (Decreto-lei n.º 17/87), tendo-lhe sucedido o regime constante do Decreto-lei n.º 53/2005, por sua vez reformado pelo Decreto-legislativo n.º 2/2015 e, entretanto, revogado pelo Decreto-legislativo n.º 2/2020.

Nesta evolução histórica, a par de outras medidas, por exemplo, ditadas pelo mercado de exportação de produtos da pesca para a União Europeia (Portaria n.º 48/2009, de 14 de dezembro), o combate à pesca INN foi inicialmente assegurado no contexto de medidas gerais e, desde 2009, é objeto de preocupação expressa e medidas sistemáticas. O corolário desta evolução é o Decreto-legislativo n.º 2/2020, de 19 de março, que contém disposições avulsas e toda uma secção (Secção III do Capítulo V sobre preservação e conservação dos recursos haliéuticos) dedicada ao combate à pesca INN. O combate à pesca INN está expresso nos seguintes domínios principais (tabela n.º 3):

Tabela n.º 3

A pesca INN no Decreto-Legislativo n.º 2/2020
Indeferimento do pedido de licença de pesca e recusa de autorização para operações conexas
Recusa de autorização de pesca no alto mar por embarcações nacionais
Recusa de autorização de operações de transbordo
Recusa de autorização de construção, alteração ou importação de embarcações de pesca
Recusa de inscrição no registo convencional de navios
Fiscalização do cumprimento das medidas de proteção e de conservação nos bancos de pesca de tunídeos
Certificação da legalidade dos produtos de pesca como pré-requisito para a sua comercialização local ou para a sua exportação (em articulação com a Portaria n.º 48/2009, de 14 de dezembro)
Registo nacional de atividades de pesca INN
Inspeção enquanto Estado do porto
Controlo dos nacionais
Partilha de informações, incluindo elementos de prova
Obrigatoriedade para as embarcações de pesca semi-industrial e industrial de instalar e manter a bordo, em condições plenamente operacionais, o dispositivo de emissão de sinal do sistema VMS
Sanções
Transparência e notificação à FAO e ORGP

A aplicação do dispositivo legal criado pelo Decreto-legislativo n.º 2/2020, a respetiva regulamentação e legislação complementar são, seguidamente, objeto de escrutínio face ao disposto no PAI-INN.

1.2.1. Controlo do Estado sobre nacionais

Os parágrafos 18 e 19 do PAI-INN recomendam aos Estados exercer controlo sobre os seus nacionais, assegurando, na medida do possível, que os nacionais sujeitos à sua jurisdição não apoiem nem se envolvem na pesca INN. Os Estados devem cooperar entre si para identificar esses nacionais, em particular, os operadores ou beneficiários efetivos de pesca INN. Por outro lado, os Estados devem desencorajar os seus nacionais de registar navios sob a jurisdição de Estados que não cumprem as suas responsabilidades de Estado de bandeira.

Esta recomendação do PAI-INN foca-se exclusivamente nos nacionais, pelo que neste ponto estão excluídos os navios que arvoram pavilhão de Cabo Verde, os quais são tratados no ponto 2 seguinte. Além disso, as medidas visadas pelo PAI-INN, repressivas ou de sensibilização, dirigem-se a diferentes destinatários consoante o seu relevo e poder de decisão na prática de pesca INN.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 tem disposições gerais e específicas quanto ao controlo sobre os nacionais. O artigo 2.º determina que o diploma se aplica, primeiro, às atividades de pesca por pessoas singulares ou coletivas, nacionais ou estrangeiras, nas águas marítimas nacionais e em todo o território nacional, segundo, às atividades de pesca por pessoas singulares ou coletivas nacionais em áreas fora da jurisdição de Cabo Verde na qualidade de Estado de bandeira, na medida em que Cabo Verde não entre em conflito de jurisdição com um Estado terceiro e, terceiro, a pessoas, embarcações e equipamentos de pesca, veículos, aeronaves, estabelecimentos de processamento, importações e exportações e quaisquer outras instalações cuja atividade esteja relacionada com a atividade de pesca. Os artigos 108.º e 109.º especificam, depois, que:

- A nenhum nacional é permitido apoiar, participar ou exercer a pesca INN em zonas terrestres e marítimas nacionais ou fora das zonas sob jurisdição de Cabo Verde.
- A autoridade competente toma as medidas necessárias para dissuadir os seus nacionais de colocar os seus navios de pesca sob a jurisdição de um Estado que não cumpra com as suas obrigações como Estado de bandeira.
- A autoridade competente deve empreender todas as medidas adequadas no sentido de identificar e agir processualmente em todos os casos envolvendo nacionais suspeitos de apoiar, participar ou exercer a pesca INN.
- Em caso de suspeita fundamentada de apoio ou prática da pesca INN por um nacional, a autoridade competente tomará todas as medidas adequadas para pôr termo à infração.
- A autoridade competente coopera com os Estados terceiros e as organizações regionais de gestão das pescas a fim de identificar os nacionais de Cabo Verde envolvidos em atividades de pesca INN.

Na medida do razoável, a aplicação deste normativo precisa de aprofundamento quanto ao alcance ou conteúdo das medidas necessárias ou adequadas a adotar em relação a nacionais que apoiem, participem ou exerçam pesca INN. Em particular, quanto ao âmbito dos responsáveis abrangidos pelo quadro repressivo e aos procedimentos a tomar para a respetiva identificação, investigação e sanção. Destes distinguindo-se os nacionais visados meramente por medidas de sensibilização.

O quadro anexo prevê várias ações neste sentido. Outras medidas resultam já das normas gerais do Decreto-legislativo n.º 2/2020 como, por exemplo, as aplicáveis em sede de recusa de licença de pesca se o “capitão ou embarcação de pesca em causa” tiver participado em atividades de pesca INN nos dois anos anteriores ao pedido de licença, ou se os “armadores” tiverem estado implicados em atividades de pesca INN ou estejam incluídos no registo nacional de embarcações de pesca e armadores envolvidos na pesca INN, ou em listas similares adotadas por organismos internacionais de que Cabo Verde seja membro, designadamente a CICTA/ ICCAT, a FAO e a CSR. Não é concedida autorização à pesca no alto mar quando se comprove ou existam fortes indícios do envolvimento do armador da embarcação de pesca nacional em atividades violadoras das medidas de conservação e gestão aplicáveis à pesca naquele espaço.

Um último exemplo ilustrativo é o de o Decreto-Legislativo n.º 2/2020 prever que as embarcações de pesca nacionais, e, por conseguinte, os nacionais implicados, que exerçam pesca nas áreas marítimas sob a jurisdição de Estados terceiros sem a devida licença estão sujeitas a processo de contraordenação e coima caso esse Estado terceiro não atue em conformidade para reprimir a infração. Estas embarcações devem comunicar pelos meios de telecomunicação, o momento da sua entrada e saída da zona marítima de um Estado terceiro, assim como as capturas mantidas a bordo, por espécie, e informar da sua posição a intervalos regulares, o que pressupõe a adoção de normas já contempladas nas ações previstas no quadro anexo.

1.2.2. Embarcações sem nacionalidade

O parágrafo 20 do PAI-INN recomenda aos Estados tomarem medidas relativamente aos navios sem nacionalidade, em especial aos que exerçam atividade de pesca INN no alto mar.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 aborda a questão dos navios sem nacionalidade na definição de pesca INN, ao referir-se às atividades de pesca exercidas por “navios de pesca” (qualquer um) que infrinjam as leis nacionais ou as obrigações internacionais, ou exercidas por “navios de pesca sem nacionalidade” na zona de competência de uma organização regional de gestão das pescas e, ainda, à inspeção de “qualquer” embarcação de pesca sem licença. Em relação às embarcações de pesca estrangeiras com licença de pesca válida, o mesmo diploma dispõe que o cancelamento da inscrição no registo convencional de navios de um Estado parte da CNUDM leva à suspensão automática da referida licença pelo tempo em que a embarcação de pesca estiver sem nacionalidade.

No caso de Cabo Verde detetar qualquer atividade de pesca por uma embarcação sem nacionalidade, aplicam-se os procedimentos definidos na Recomendação da CICTA/ICCAT sobre Avistamentos de Embarcações (19-09, em vigor desde 20 de junho de 2020).

1.2.3. Sanções

O parágrafo 21 do PAI-INN recomenda aos Estados garantirem que as sanções para a pesca INN sejam suficientemente severas para eliminar efetivamente este tipo de pesca e privarem os infratores dos benefícios derivados de tais atividades.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 define um sistema sancionatório principalmente assente em coimas e sanções acessórias. As coimas são aplicadas no caso de contraordenações muito graves, graves ou leves e variam também em função do tipo de embarcação, artesanal, semi-industrial e industrial. Entre as sanções acessórias para as infrações muito graves figuram, designadamente, a apreensão da embarcação de pesca, do pescado a bordo e das artes de pesca, com transferência da propriedade para o Estado ou para a entidade pública que a lei determinar, a revogação da licença de pesca e a inclusão da embarcação de pesca e do respetivo armador na lista nacional de embarcações de pesca que praticam a pesca INN.

O armador é o principal responsável pela pesca não licenciada e, no caso de embarcações de pesca estrangeiras, o Estado de bandeira é solidariamente responsável com o armador se não tiver exercido a diligência devida no sentido de a embarcação de pesca cumprir com as leis e os regulamentos de Cabo Verde relativos à pesca nas águas marítimas nacionais. O armador responde pelas contraordenações e coimas correspondentes que venham a ser aplicadas, sem prejuízo do direito de regresso que possa eventualmente ter sobre o capitão da embarcação de pesca por atos ou omissões a este imputáveis. Na fixação do montante da coima deverão ser tidas especialmente em

conta a gravidade da contraordenação, as características técnicas e económicas da embarcação de pesca, a sua arqueação, o tipo de pesca praticado, os eventuais danos à conservação dos recursos haliêuticos e ao meio marinho, se o infrator é pessoa jurídica singular ou coletiva, bem como o benefício estimado que o infrator tiver tirado ou pudesse ter tirado da prática da contraordenação. A eficácia do regime sancionatório é testada pela progressão do número de embarcações de pesca fiscalizadas e o número de processos de contraordenação instaurados que culminaram na aplicação de coimas e sanções acessórias.

O processo de contraordenação é de índole administrativa, no entanto, a decisão de aplicação da coima é suscetível de impugnação judicial. São da exclusiva competência dos tribunais os processos de infrações que configurem crime nos termos do Código Penal (Decreto-Legislativo n.º 4/2003, alterado pela Lei n.º 117/IX/2021, de 11 de fevereiro), isto é, a pesca sem a devida licença ou uso de armas de fogo, explosivos, substâncias tóxicas ou outros instrumentos ou artes similares de eficácia destrutiva. Estas infrações integram, igualmente, o elenco de contraordenações muito graves sujeitas a coima, pelo que há concorrência de normas e dos procedimentos administrativo e penal para sancionar a mesma infração. Sendo a infração cometida na ZEE por embarcações de pesca estrangeiras prevalece o procedimento administrativo atento o disposto no n.º 3 do artigo 73.º da CNUDM.

Paralelamente ao fortalecimento do quadro sancionatório e respetiva aplicação, a atuação a montante da infração é fundamental para prevenir a pesca INN, para o que se requerem medidas continuadas de sensibilização, educação e formação contínua para as comunidades piscatórias e trabalhadores do setor da pesca. Esta ação é refletida no quadro anexo.

1.2.4. Eliminação de incentivos e subsídios

O parágrafo 23 do PAI-INN recomenda aos Estados evitarem conferir apoio económico, incluindo subsídios, a empresas, embarcações ou pessoas envolvidas na pesca INN.

Conforme recomendado pelo PAI-INN os incentivos económicos previstos na legislação cabo-verdiana não devem ser atribuídos a embarcações que pratiquem a pesca INN. O quadro anexo reitera esta preocupação e prevê medidas neste sentido.

1.2.5 Monitorização, controlo e fiscalização

O parágrafo 24 do PAI-INN recomenda aos Estados tomarem medidas abrangentes e eficazes de monitorização, controlo e fiscalização (MCF) desde o seu início, passando pelo desembarque até ao destino final. Entre as medidas incluem-se a) o acesso regulamentado a águas e recursos, b) o registo de embarcações e proprietários, c) sistemas de monitorização de navios (VMS), d) programas de observadores, e) formação de pessoal MCF, f) planeamento e financiamento de atividades MCF de forma eficaz, g) promoção da sensibilização da indústria para a necessidade de MCF, h) promoção da compreensão das questões MCF no âmbito do sistema judicial nacional, i) sistemas de aquisição, registo e divulgação de dados MCF, e j) implementação eficaz de regimes de abordagem e inspeção nacionais e internacionais acordados.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 aborda de forma sistemática as medidas principais recomendadas no PAI-INN, mas remete para diploma próprio o desenvolvimento de regras específicas. É o caso dos métodos de atuação dos agentes de fiscalização e as providências a tomar no caso da detenção de pessoas ou apresamento de embarcações de pesca e outras situações envolvidas nas operações de fiscalização, que aguardam por diploma próprio, já previsto nas ações a executar no quadro anexo. Assim

acontece, também, com as questões de funcionamento do Órgão de Coordenação de Fiscalização da Pesca, bem como com os requisitos que as embarcações de pesca devem cumprir em matéria de marcação e identificação nacional e internacional, sob pena de lhes ser recusada a entrada ou saída do porto.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 contém normas sobre:

- a exigência de licença para acesso às águas e de autorização para pesca no alto mar, em qualquer caso concedidas apenas pelo período de um ano,
- a exigência de declaração de entrada e saída na ZEE de Cabo Verde pelas embarcações de pesca estrangeiras e pelas embarcações de pesca nacionais quando operam num Estado terceiro,
- os requisitos que as embarcações de pesca devem cumprir em matéria de marcação e identificação nacional e internacional,
- o registo nacional de embarcações de pesca e a inscrição no registo convencional de navios,
- a obrigatoriedade de instalar, manter a bordo, e em condições operacionais, o dispositivo de emissão de sinal do sistema VMS (Decreto-lei n.º 32/2012, de 20 de dezembro) e, ainda,
- a obrigatoriedade de as embarcações de pesca estrangeiras receberem e instalarem observadores nacionais a bordo.

A operacionalização destas disposições nem sempre está assegurada na prática, como acontece com o programa de observadores, um aspeto que é objeto de ação prevista no quadro anexo. Também assim é quanto às condições de comunicação de entrada e saída e ao dispositivo de seguimento por satélite (VMS), que são objeto de medidas de atualização, modernização e eficiência.

Os agentes de fiscalização, no exercício das suas funções, podem, designadamente, dar ordem às embarcações de pesca para parar e efetuar manobras, inspecionar embarcações no mar ou num porto nacional, dar as ordens necessárias ao cumprimento da legislação aplicável, recolher todos os meios de prova, tomar medidas cautelares, efetuar registos fotográficos, imagens vídeo, pesagens ou medições, bem como quaisquer perícias que se mostrem necessárias, visitar e inspecionar quaisquer locais envolvidos na comercialização do pescado, designadamente os mercados de peixe e os supermercados, bem como os restaurantes, hotéis e estabelecimentos similares, inspecionar a produção de quaisquer estabelecimentos de tratamento do pescado e quaisquer documentos relativos às capturas que por eles transitam, inspecionar os documentos de sociedades ou empresas de pesca relativos às capturas realizadas ou transbordadas pelas ou para as suas embarcações.

Além das disposições gerais constantes da lei, ao abrigo do Decreto-Legislativo n.º 2/2020 constituem meios de prova:

- As informações provenientes do VMS, as quais têm força probatória plena para caracterizar as atividades de pesca desenvolvidas por embarcações de pesca, prevalecendo sobre quaisquer outras;
- As declarações de testemunhas, peritagens e fotografias com a indicação da hora e da posição geográfica, acompanhadas sempre que seja possível de certificação, emitida em anexo às fotografias, a identificação do agente que as tirou, do nome e sinal de chamada de qualquer embarcação de pesca que nela apareça, da marca e modelo, relógio ou outro instrumento capaz de fornecer a data e a hora com a menção de que estavam a trabalhar corretamente, de qual o grau da sua precisão e da distância máxima entre o objeto fotografado e a máquina e a respetiva direção.

Prevê o Decreto-Legislativo n.º 2/2020 que a Autoridade Competente (IGP) promove a formação e a capacitação periódicas dos inspetores de pesca e demais agentes de fiscalização, através da organização de cursos de formação específica no país.

Está em curso a elaboração de um manual de procedimentos dos agentes de fiscalização, com o fim de os habilitar a desempenhar eficiente e uniformemente as suas funções. O quadro anexo prevê um conjunto de ações para melhorar e fortalecer a monitorização, o controlo e a fiscalização da pesca.

1.2.6 Planos de Ação Nacionais

Os parágrafos 25 a 27 do PAI-INN recomendam aos Estados desenvolverem e implementarem planos de ação nacionais.

Cabo Verde elaborou o seu primeiro PAN-INN para o período 2015 a 2018, que é revisto pelo presente plano de ação nacional. Além disso, o país tem-se comprometido na elaboração e publicação de planos plurianuais de gestão dos recursos da pesca (o mais recente abrange o período 2020-2024) que, na atualidade, são implementados por planos executivos anuais.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 estabelece o regime aplicável à elaboração e aprovação destes planos, incluindo a consulta a partes interessadas e, na base da reciprocidade, aos setores de pesca dos Estados partes da CSRP, neste caso para harmonização dos planos de gestão de pescas quanto às espécies partilhadas ou comuns que ocorrem nas respetivas ZEE.

1.2.7 Publicidade

O parágrafo 32 do PAI-INN recomenda aos Estados publicarem, incluindo em cooperação com outros Estados, as medidas tomadas para combater a pesca INN, sem prejuízo dos requisitos de confidencialidade. Isto inclui campanhas de informação e de sensibilização do público.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 prevê que a autoridade competente para o registo nacional de embarcações de pesca (DNPA) deve garantir a mais ampla divulgação, incluindo através do respetivo site eletrónico, da identificação das embarcações de pesca inscritas nesse registo, operando nas águas marítimas nacionais (embarcações nacionais ou estrangeiras) ou no alto mar (embarcações nacionais), com indicação da data da sua inscrição, a identificação do seu armador, afretador ou operador, bem como o tipo de pesca que praticam e o porto base que lhes tiverem sido atribuídos. O mesmo procedimento deve ser seguido para a divulgação das autorizações emitidas para a pesca no alto mar. O quadro anexo prevê uma ação neste sentido, relacionando com o registo e divulgação das embarcações, capitães, armadores e operadores implicados em atividades de pesca INN, no contexto da iniciativa em curso da criação do Portal do Mar.

Além disso, o diploma prevê normas sobre publicidade no caso de suspeita ou prática de pesca INN no alto mar. No caso de fortes indícios em relação a embarcação estrangeira, as autoridades nacionais competentes devem notificar o Estado de bandeira da situação da embarcação de pesca, bem como a FAO e os organismos regionais de pesca competentes. A FAO e os organismos regionais de pesca pertinentes são também informados quanto às operações no alto mar das embarcações de pesca nacionais autorizadas a pescar e, ainda, quanto às embarcações de pesca sancionadas por violação das medidas de conservação e gestão no alto mar, e respetivas sanções.

O quadro anexo prevê outras ações para informação e sensibilização dos atores relevantes.

13 Capacidade técnica e recursos

O parágrafo 33 do PAI-INN recomenda aos Estados investirem na capacidade técnica e nos recursos necessários ao combate à pesca INN, incluindo através da criação de fundos e da cooperação internacional.

Cabo Verde está comprometido em criar e assegurar de forma sustentada as condições financeiras, humanas e técnicas necessárias para implementar o PAI-INN. A criação do Ministério do Mar, o Fundo Autónomo das Pescas (Decreto-Regulamentar n.º 8/2019, de 24 de setembro) e a cooperação internacional a diversos níveis, entre outros, com a FAO e no âmbito do programa PESCAO financiado pela União Europeia, dão o enquadramento e suporte financeiro para várias ações dirigidas a reforçar a capacidade do Estado para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN.

A aprovação do Estatuto dos Inspetores das Pescas (Decreto-lei n.º 13/2021, de 5 de fevereiro), a par do investimento na respetiva formação, a conclusão de protocolos, nomeadamente, com a Guarda Costeira e a Polícia Marítima para realização de patrulhas conjuntas e, ainda, a criação em curso do Portal do Mar são outros exemplos concretos do compromisso de Cabo Verde com o combate à pesca INN.

O quadro anexo prevê novas ações no sentido de aumentar a capacidade técnica e os recursos disponíveis para lutar contra o flagelo da pesca INN.

2. RESPONSABILIDADES DO ESTADO DE BANDEIRA

2.1 Registo e cadastro das embarcações de pesca

Os parágrafos 34 a 41 do PAI-INN recomendam aos Estados de bandeira exercerem controlo efetivo sobre as embarcações que arvoram a sua bandeira com o objetivo de minimizar possíveis atividades de pesca INN. Recomenda-se que os Estados de bandeira recusem o registo no caso de embarcações de pesca com historial de incumprimento e prática de pesca INN (exceto se tiverem ocorrido mudanças comprovadas de propriedade e de operadores) e que articulem o registo com a emissão de licenças de pesca. A mesma preocupação deve observar-se no caso de afretamento de embarcações.

Os parágrafos 42 e 43 do PAI-INN recomendam que os Estados de bandeira mantenham um cadastro de embarcações autorizadas a arvorar o seu pavilhão, tanto para embarcações que pescam nas suas águas bem como para embarcações que pescam em águas fora da jurisdição nacional.

Qualquer embarcação de pesca nacional, deve estar registada no Registo Convencional de Navios de Cabo Verde. Este registo tem por efeito atribuir nacionalidade cabo-verdiana à embarcação e o correspondente direito a arvorar pavilhão de Cabo Verde, sendo também condição obrigatória para a obtenção de licença para pescar nas águas marítimas nacionais ou de autorização para pescar no alto mar.

O registo de embarcações de pesca semi-industrial e industrial no registo convencional de navios depende, no entanto, da obtenção de uma autorização administrativa prévia à respetiva aquisição, construção, modificação ou afretamento, que é dada pela DNPA (Decreto-lei n.º 48/2007). Esta autorização é precedida, na prática, por uma verificação do histórico da embarcação quanto a envolvimento em pesca INN.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 prevê, também, a obrigatoriedade de autorização prévia, dada pelo membro do governo responsável pelo Setor das Pescas (DNPA), à construção, alteração ou importação de qualquer tipo de embarcação de pesca. Neste caso, a DNPA realiza uma pesquisa sistemática sobre o histórico das atividades do

seu proprietário, garantindo que a referida embarcação de pesca não participou anteriormente em atividades de pesca INN e não sofreu alterações consecutivas na bandeira com o objetivo de violar as medidas nacionais, regionais e internacionais de conservação e gestão, e que o futuro armador não tem interesses financeiros ou de facto nas atividades de pesca INN. A recusa de autorização inviabiliza o registo no Registo Convencional de Navios de Cabo Verde e, conseqüentemente, a obtenção de licença de pesca para operar nas águas marítimas nacionais ou a obtenção de autorização de pesca no alto mar.

No caso de embarcações de pesca estrangeiras tomadas de afretamento em casco nu por armadores nacionais ou residentes em Cabo Verde (apenas para a pesca de tunídeos numa área específica da ZEE), a inscrição no Registo Convencional de Navios de Cabo Verde está sujeita ao relatório favorável e vinculativo da DNPA, pois é também esta a autoridade competente para autorizar o afretamento (Decreto-Legislativo n.º 2/2020). Caberá a esta autoridade verificar o historial da embarcação de pesca afretada e, se se confirmar o seu envolvimento em pesca INN (preocupação já anteriormente prevista no Decreto-lei n.º 44/2015, de 21 de setembro), o relatório deve pronunciar-se contra a sua inscrição no dito Registo Convencional de Navios. Para evitar a dupla nacionalidade da embarcação de pesca afretada, o IMP deve notificar o anterior Estado de bandeira da baixa do embandeiramento temporário em Cabo Verde. Em caso inverso, o IMP deve notificar o novo Estado de bandeira quanto a autorização concedida para a embarcação nacional arvorar temporariamente pavilhão estrangeiro, com indicação da data do início e término da operação autorizada. Um fez efetuado o registo no Registo Convencional de Navios de Cabo Verde, o IMP deve comunicar em cinco dias os registos e as respetivas alterações à administração pesqueira (DNPA), no caso das embarcações de pesca, e associação de armadores (Código Marítimo).

Paralelamente ao registo das embarcações de pesca nacionais no Registo Convencional de Navios de Cabo Verde, ao abrigo do Decreto-Legislativo n.º 2/2020, qualquer embarcação de pesca, nacional ou estrangeira, com licença para pescar nas águas marítimas nacionais deve estar inscrita no registo nacional de embarcações de pesca, uma competência da DNPA nos termos da legislação especial aplicável. Neste considerando, as embarcações de pesca industrial/semi-industrial estão sujeitas à Portaria n.º 67/2005, de 12 de dezembro.

A DNPA tem o dever de verificar sistematicamente o historial das embarcações de pesca e das atividades do seu proprietário antes de qualquer inscrição no registo de acordo com a legislação nacional. Além disso, a DNPA deve manter um registo nacional atualizado das embarcações, capitães, armadores e operadores implicados em atividades de pesca INN. Conforme referido no ponto 1.2.7, cabe à DNPA garantir a mais ampla divulgação da identificação das embarcações de pesca inscritas no registo nacional de embarcações de pesca, operando nas águas marítimas nacionais (embarcações nacionais ou estrangeiras) ou no alto mar (embarcações nacionais), com indicação da data da sua inscrição, a identificação do seu armador, afretador ou operador, bem como o tipo de pesca que praticam e o porto base que lhes tiverem sido atribuídos. A criação em curso do Portal do Mar viabilizará a divulgação desta informação, entre outros objetivos.

Reitera o Decreto-Legislativo n.º 2/2020 que a licença de pesca nas águas marítimas nacionais (embarcações nacionais ou estrangeiras) e no alto mar (embarcações nacionais) não pode ser concedida às embarcações de pesca ou armadores que tenham estado implicados em atividades de pesca INN ou que estejam incluídos no registo nacional de embarcações de pesca e armadores envolvidos na pesca INN, ou em listas similares adotadas por organismos internacionais de que Cabo Verde seja membro, designadamente a CICTA/ICCAT, a FAO e a CSRP.

Sendo a DNPA a autoridade competente quer para a autorização prévia do registo de embarcações de pesca industrial/semi-industrial no Registo Convencional de Navios de Cabo Verde, quer para o registo de embarcações de pesca no registo nacional, quer para a emissão de licenças de pesca, a par da competência reservada do Ministro do Mar (embarcações de pesca industrial estrangeiras e pesca no alto mar por embarcações nacionais), o cruzamento de informação está facilitado pela centralização dos dados.

Por fim, a DNPA deve manter um registo de pesca contendo informações sobre os atores diretamente envolvidos nas atividades de pesca, desde a fase de captura até à comercialização.

2.2. Autorização de pesca em águas além da jurisdição nacional

Os parágrafos 44 a 50 do PAI-INN recomendam aos Estados de bandeira que adotem diversas medidas para garantir que nenhum navio possa pescar no alto mar, a menos que autorizado e de uma forma compatível com o direito internacional aplicável naquele espaço além da jurisdição nacional. As medidas deverão ser estendidas, conforme adequado, às embarcações de pesca nacionais que operem em zonas sob a jurisdição de outro Estado costeiro e sem prejuízo das competências deste.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 prevê a possibilidade e determina que a autorização de pesca no alto mar por embarcações de pesca que arvoram a bandeira de Cabo Verde é uma competência do membro do Governo responsável pelo setor das pescas. A autorização de pesca no alto mar tem a duração de um ano. Remete-se para diploma próprio a definição das condições e os termos, bem como os procedimentos a serem observados na concessão das autorizações, diploma essa cuja aprovação é uma das medidas previstas no quadro anexo. O desenvolvimento do regime deverá levar em conta os diversos requisitos enumerados no PAI-INN, conforme adequado, em grande medida equivalentes aos que já são requeridos aos beneficiários de licenças de pesca. De qualquer modo, o pedido de concessão de autorização deve ser indeferido sempre e quando se comprove ou existam fortes indícios do envolvimento da embarcação de pesca ou do seu armador em atividades violadoras das medidas de conservação e gestão aplicáveis à pesca no alto mar. O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 estabelece, ainda, normas de publicidade e de comunicação à FAO e ORGP.

No ponto 1.2.1 prévio estão indicadas as medidas previstas e atualmente aplicáveis em Cabo Verde quanto às embarcações de pesca nacionais que operam em zonas sob a jurisdição de outro Estado costeiro.

2.3. Transbordo de pescado

O transbordo do pescado ou de produtos de pesca de ou para qualquer embarcação de pesca é, nos termos do Decreto-Legislativo n.º 2/2020, uma operação conexa que, para ser realizada nas águas marítimas nacionais, incluindo nos portos, carece de autorização prévia da autoridade competente (IGP), no respeito pelo direito internacional e em função das medidas adotadas pelas ORGP.

Esta autorização deve ser recusada a qualquer embarcação de pesca que tenha apoiado logisticamente embarcações de pesca envolvidas na pesca INN. Futuramente a IGP deverá assegurar a mais ampla divulgação das operações de transbordo, indicando, nomeadamente, o local, a data e a hora, bem como a identificação das embarcações envolvidas e dos respetivos armadores.

O Decreto-legislativo n.º 2/2020 estabelece condições para o transbordo, designadamente em matéria de origem

do pescado e obrigando a que a operação tenha lugar nos pontos, nos portos ou nas baías, devidamente designados, o que é efetuado na Portaria n.º 48/2009, de 14 de dezembro, relativa ao Regulamento que aprova o regime de certificação de capturas de produtos de pesca no quadro do regime para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN.

3. MEDIDAS DA RESPONSABILIDADE DO ESTADO COSTEIRO

O parágrafo 51 do PAI-INN recomenda que, no exercício dos direitos soberanos dos Estados costeiros de explorar e aproveitar, conservar e gerir os recursos marinhos vivos sob a sua jurisdição, em conformidade com a CNUDM e o direito internacional, cada Estado costeiro deve implementar medidas para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN na zona económica exclusiva.

3.1 Medidas gerais

As medidas que o Estado costeiro deverá adotar para este efeito estão, na sua maioria, consideradas nos pontos prévios. A licença de pesca na ZEE não pode ser concedida às embarcações de pesca ou armadores, quer nacionais ou estrangeiros, que tenham estado implicados em atividades de pesca INN ou que estejam incluídos no registo nacional de embarcações de pesca e armadores envolvidos na pesca INN, ou em listas similares adotadas por organismos internacionais de que Cabo Verde seja membro, designadamente a CICTA/ICCAT, a FAO e a CSRP.

No âmbito das obrigações gerais dos beneficiários da licença de pesca, o capitão da embarcação de pesca é obrigado a:

- Manter permanentemente a bordo o original do título da licença e apresentá-lo às autoridades cabo-verdianas sempre que solicitado, sendo que a licença de pesca é concedida para o período exclusivo de um ano, é por regra intransmissível e é inalienável;
- Manter um diário de pesca em que se deve registar, designadamente, as operações conexas de pesca, incluindo o transbordo, as quantidades e as diferentes espécies das capturas efetuadas;
- Manter a bordo, e em condições operacionais, o dispositivo de emissão de sinal do sistema VMS (exceção feita às embarcações de pesca artesanal);
- Fornecer os elementos estatísticos sobre as capturas efetuadas e quaisquer outras informações destinadas ao registo nos termos estabelecidos em diploma próprio;
- Exibir permanentemente as respetivas marcas de identificação, nos termos regulamentares.

Estão previstos procedimentos específicos e consequências no caso de falhas na transmissão VMS e no envio de dados estatísticos.

A aplicação prática de algumas destas medidas carecia de atualização ou medidas complementares, designadamente em matéria de diário de pesca, VMS e marcação de navios em conformidade com as normas da FAO/OMI, que estão agora contempladas no quadro anexo.

As embarcações de pesca estrangeiras são obrigadas a comunicar, pelos meios de telecomunicação adequados, o momento da sua entrada e saída da ZEE, assim como as capturas mantidas a bordo, por espécie, e informar da sua posição a intervalos regulares. As embarcações de pesca nacionais, com licença de pesca industrial e semi-industrial, também devem declarar a sua posição nas águas marítimas nacionais. Estas obrigações de comunicação e de declaração, em caso de violação, são objeto de sanção e pressupõem a adoção de normas já contempladas nas ações previstas no quadro anexo.

3.1. Acesso às águas e acordos de acesso

O acesso à ZEE de Cabo Verde por navios de pesca industrial com pavilhão estrangeiro é um aspeto que está também regulado pelo Decreto-Legislativo n.º 2/2020. As embarcações de pesca estrangeiras só podem ter acesso a licenças de pesca para tunídeos e afins na ZEE, sendo-lhes vedado o acesso à pesca de quaisquer outras espécies. Este acesso depende da conclusão de acordos entre Cabo Verde e o Estado de bandeira ou entre Cabo Verde e uma organização internacional intergovernamental de que o Estado de bandeira das referidas embarcações de pesca é membro, ou da celebração de contratos com associações de pescadores estrangeiras.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020 define o quadro normativo geral a que deve obedecer a negociação dos acordos ou contratos de acesso e respetivo conteúdo, seguindo-se as orientações da FAO, entre outras, quanto à obrigação de embarcar um número mínimo de marinheiros nacionais, à obrigatoriedade de receber e instalar observadores nacionais a bordo, à obrigatoriedade da existência a bordo do dispositivo do sistema de monitorização contínua dos navios por satélite e quanto às obrigações do Estado de bandeira ou da ORGP conforme o caso. A aplicação deste quadro normativo pressupõe ações que estão contempladas no quadro anexo.

São cinco os acordos de acesso em vigor, celebrados, respetivamente, com o Senegal, a Mauritânia, a Guiné-Bissau, São Tomé e Príncipe e a União Europeia (Acordo de Parceria no domínio da Pesca entre a Comunidade Europeia e a República de Cabo Verde, de 2006, e o respetivo Protocolo de Aplicação 2019-2024). A estes acordos acrescem os contratos celebrados pelo Governo com associações de pescadores japonesas e senegalesas.

4. MEDIDAS DA RESPONSABILIDADE DO ESTADO DO PORTO

Os parágrafos 52 a 64 do PAI-INN recomendam ao Estado do porto assegurar os controlos necessários ao nível das instalações portuárias (portos ou terminais offshore), o que implica medidas como: a) exigir aviso prévio e autorização de entrada no porto, com base em informação antecipadamente enviada; b) recusar autorização de desembarque ou transbordo a navios no porto, quando comprovadamente envolvidos em pesca INN; c) divulgar os portos, designadamente através da FAO, aos quais os navios estrangeiros podem ter acesso e assegurar a capacidade no local para realizar inspeções; d) comunicar os dados resultantes das inspeções (identificação do navio, quantidades de capturas a bordo, etc.) às partes interessadas, incluindo o Estado de bandeira e ORGP; e) comunicar imediatamente as infrações detetadas ao Estado de bandeira do navio inspecionado; f) divulgar a estratégia nacional e os procedimentos de controlo do Estado do porto relativamente aos navios de pesca e formar e dar apoio técnico aos inspetores em conformidade; g) cooperar bilateral ou regionalmente, conforme o caso, para desenvolver medidas de controlo do Estado do porto compatíveis, quer nesta qualidade quer na de Estado de bandeira; h) assumir que os navios que fazem escala no porto, ou que arvoram a bandeira de um Estado não membro ou não cooperante de uma ORGP relevante, se dedicaram à pesca INN, e ordenar ao capitão que comprove que as capturas a bordo foram efetuadas de forma consistente com as medidas regionais de conservação e gestão aplicáveis; i) reforçar os fluxos de informação entre as ORGP relevantes sobre os controlos do Estado do porto.

No final do ano 2015, Cabo Verde tornou-se parte do Acordo sobre Medidas do Estado do Porto destinadas a Prevenir, Impedir e Eliminar a Pesca INN, FAO, 2009. Além das normas gerais aplicáveis à entrada e saída de navios constantes do Código Marítimo, o controlo pelo Estado do porto tem sido realizado em conformidade com as regras constantes da Portaria n.º 48/2009, de 14 de dezembro, sobre medidas de combate à pesca INN e certificação de capturas de produtos de pesca.

O Decreto-Legislativo n.º 2/2020, mais recentemente, veio estabelecer, no artigo 107.º, as bases do regime de cumprimento das obrigações de Cabo Verde enquanto Estado do porto. São várias as autoridades com mandato para efetuar inspeções no âmbito do controlo pelo Estado do porto, mas é precisa coordenação que evite lacunas de inspeção e espaço para infração.

Os procedimentos operacionais estandardizados (SOP) existentes carecem, também, de atualização e harmonização entre as várias ilhas de modo a que a inspeção obedeça a um padrão comum em todo o país.

O PAN-INN 2023-2026 prevê no quadro anexo um conjunto de ações que visam colmatar as lacunas de regulamentação existentes, de cuja realização depende a aplicação integral e efetiva do disposto no PAI-INN e Acordo sobre Medidas do Estado do Porto.

5. MEDIDAS RELATIVAS AO COMÉRCIO ACORDADAS INTERNACIONALMENTE

As medidas recomendadas nos parágrafos 65 a 76 do PAI-INN devem ser implementadas de modo a não prejudicar o direito de os Estados comercializarem pescado, ou produtos da pesca, capturados de maneira sustentável e devem ser interpretadas e aplicadas em conformidade com os princípios, direitos e obrigações estabelecidos no seio da Organização Mundial do Comércio, e implementadas de modo não discriminatório, transparente e equitativo. É recomendado aos Estados que desenvolvam ações, consistentes com o direito internacional, para aplicar medidas relacionadas com o comércio como instrumento de combate à pesca INN, designadamente, para a) impedir que o peixe capturado por embarcações identificadas como estando envolvidas em pesca INN seja comercializado ou importado para os seus territórios, b) assegurar que o comércio internacional de peixe e produtos da pesca seja transparente, baseado em provas científicas, quando aplicável, permita a rastreabilidade do pescado e dos seus produtos e esteja de acordo com as regras acordadas internacionalmente, c) implementar medidas acordadas multilateralmente, designadamente no âmbito de ORGP, incluindo quanto ao estabelecimento de normas de documentação e sistemas de certificação de capturas ou o controlo ou proibição de importações e exportações, d) assegurar que os seus importadores, transbordadores, compradores, consumidores, fornecedores de equipamentos, banqueiros, seguradoras, outros fornecedores de serviços e o público estejam conscientes dos efeitos prejudiciais de fazer negócios com embarcações identificadas como estando envolvidas na pesca INN.

Este componente do combate à pesca INN é uma prioridade para Cabo Verde, que tem por objetivo aumentar as capturas de forma a poder satisfazer as necessidades das conserveiras em matéria prima, reduzindo assim a dependência do mercado externo, essencialmente, com vista ao cumprimento do requisito da origem dos produtos fixado pela legislação da União Europeia.

O quadro legal fundamental em vigor no país consta do Decreto-Legislativo n.º 2/2020, da Portaria n.º 6/2001, de 1 de fevereiro (alterada pela Portaria n.º 25/2009, de 6 de julho), que aprova o Regulamento das normas sanitárias aplicáveis à produção e colocação no mercado dos produtos da pesca destinados ao consumo humano e, ainda, da Portaria n.º 48/2009, de 14 de dezembro, relativa ao Regulamento que aprova o regime de certificação de capturas de produtos de pesca no quadro do regime para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN. Acresce o Decreto-lei n.º 9/2002, de 11 de março, que define as atribuições da Autoridade Competente para a inspeção, controlo sanitário e certificação dos produtos da pesca, hoje a IGP. No Decreto-Legislativo n.º 2/2020 determina-se, de modo geral, que a emissão, pela IGP, de um documento de controlo e de certificação da legalidade dos produtos de pesca, comprovando que os mesmos não têm origem em atividades de pesca INN, é um pré-requisito para a sua comercialização local ou para a sua exportação.

Salvo os casos de exportação dos produtos pesqueiros, os armadores nacionais estão isentos de apresentar os certificados de captura. O regime específico a cumprir está fixado na Portaria n.º 48/2009, que criou, também, as condições para a aplicação no país das disposições relativas à certificação de capturas constantes do Regulamento CE n.º 1005/2008 do Conselho, de 29 de setembro, sem as quais a exportação para o mercado da União Europeia estaria inviabilizada. A dinâmica em matéria de certificação de capturas exige uma atualização que está contemplada no quadro anexo.

Cabo Verde tem um sistema disperso de rastreabilidade dos produtos de pesca e que não percorre todos os estágios da produção, incluindo a atividade de pesca, à distribuição. A rastreabilidade é, em parte, assegurada na fase do processamento e no contexto da verificação do cumprimento dos requisitos da segurança alimentar de produtos da pesca processados. É, por isso, necessário criar um sistema completo e coerente de rastreabilidade dos produtos da pesca, uma ação que está prevista no quadro anexo.

6. INVESTIGAÇÃO

O parágrafo 77 do PAI-INN recomenda aos Estados investimento em investigação científica para desenvolver métodos que permitam a identificação de espécies de peixe a partir de amostras de produtos processados, nomeadamente através de trabalhos sobre marcadores genéticos e perfil proteico.

A investigação científica aplicada com vista ao maior conhecimento e melhor gestão dos recursos pesqueiros, bem como experimentação no domínio da indústria transformadora, é uma atividade fundamentalmente desenvolvida pelo Instituto do Mar (IMar) (Decreto-lei n.º 40/2019, de 24 de setembro).

7. COOPERAÇÃO E ORGANIZAÇÕES REGIONAIS DE GESTÃO DAS PESCAS

Os parágrafos 28 a 31 e 78 a 84 do PAI-INN recomendam que os Estados coordenem as suas atividades e cooperem, designadamente no âmbito de ORGP, nos seguintes domínios essenciais: a) intercâmbio de informações sobre registos de navios autorizados a pescar, b) obtenção, gestão e verificação de dados e informações da pesca, c) cooperação na investigação da pesca INN, d) transferência de tecnologia e harmonização de procedimentos em matéria de monitorização, controlo e fiscalização da pesca INN, e) reforço da capacidade das ORGP no combate à pesca INN e implementação e garantia de cumprimento, na medida do possível, das medidas de gestão adotadas, f) ações contra os Estados que não cumpram as medidas acordadas pelas ORGP ou outras medidas para controlar os seus nacionais e navios.

No domínio do combate à pesca INN, Cabo Verde é um país plenamente comprometido com a cooperação internacional, em especial, com os Estados vizinhos e do Atlântico. Cabo Verde é parte da CICTA/ICCAT e da CSRP, é membro do Comité de Pesca para o Atlântico Centro Este (CECAF) e participa, no quadro da CPLP, no Instrumento para a Criação da Plataforma de Cooperação para a Promoção da Pesca Sustentável e Prevenção, Combate e Eliminação da Pesca INN. Cabo Verde participa, também, regularmente nas atividades empreendidas a nível regional, entre outras, de reforço de capacidades na monitorização, controlo e fiscalização da pesca INN ao nível da CSRP e no âmbito de projetos de implementação do Código de Conduta relativo à repressão da pirataria, assalto à mão armada contra navios e atividades marítimas ilícitas na África Ocidental e Central, adotado em Yaoundé, em 25 junho de 2013, através dos centros competentes da Arquitetura de Yaoundé. Nem todos estes organismos e instrumentos possuem a consistência jurídica de uma ORGP em sentido estrito, cujo melhor exemplo será a CICTA/ICCAT, mas expressam um sentido de conjunto na prevenção e combate da pesca INN, no qual Cabo Verde está empenhado.

No quadro anexo prevê-se um conjunto de ações que visam, entre outros aspetos, a efetiva implementação no direito cabo-verdiano das disposições previstas nos acordos ou tratados em vigor e a aplicação das recomendações adotadas pelos organismos regionais de pesca relevantes.

8. REDAÇÃO E APRESENTAÇÃO DE RELATÓRIOS

O parágrafo 87 do PAI-INN recomenda que os Estados e as ORGP informem a FAO sobre os progressos na elaboração e implementação dos seus PAN-INN, informação esta a integrar nos relatórios bienais sobre a implementação do Código de Conduta.

Como recomendado pelo PAI-INN está previsto que Cabo Verde apresente regularmente à FAO relatórios sobre o estado de implementação do PAI-INN, uma tarefa cometida à DNPA, que é também o ponto de contacto da CICTA/ICCAT para o efeito.

ANEXO: PLANO DE AÇÃO – IMPLEMENTAÇÃO

RESPONSABILIDADES DOS ESTADOS			
INSTRUMENTOS INTERNACIONAIS			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
1	Vinculação aos textos internacionais relevantes	1.1. Aderir ao Acordo da CNUDM respeitante à Conservação e Gestão das Populações de Peixes Transzonais e das Populações de Peixes Altamente Migradores, adotado em Nova Iorque em 4 de agosto de 1995	2026
LEGISLAÇÃO NACIONAL			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
2	Aprovar legislação nacional necessária a um combate eficaz da pesca INN	2.1. Verificar internamente as disposições previstas nas convenções em vigor em Cabo Verde e, se necessário, aprovar legislação nacional de aplicação	Permanente
		2.2. Assegurar a aplicação das recomendações novas adotadas pelos organismos regionais de pesca (ORP) de que Cabo Verde é parte, bem como a compatibilidade correspondente da legislação nacional	Permanente
		2.3. Aprovar um diploma para definição da marcação de embarcações segundo as normas da FAO/OMI	
		2.4. Avaliar o registo nacional de embarcações de pesca e, se necessário, rever o âmbito do regime em vigor (Portaria n.º 67/2005, de 12 de dezembro) ou aprovar novas normas (embarcações de pesca artesanal)	2026
		2.5. Proceder ao levantamento interno e, se necessário, atualizar ou aprovar as condições, termos e procedimentos a observar na concessão de licenças de pesca e operações conexas de pesca nas águas marítimas nacionais, e na autorização de pesca no alto mar	2026
		2.6. Aprovar e publicar um modelo uniforme de licença para a pesca artesanal	2024
		2.7. Legislar sobre a obrigatoriedade de posse de cédula marítima para os pescadores artesanais	2024
		2.8. Regular as condições de colocação e atuação dos observadores a bordo de embarcações de pesca licenciadas	2024
		2.9. Aprovar um modelo de diário de pesca e definir as condições de utilização e preenchimento	2025
		2.10. Rever e, se necessário, atualizar as condições de comunicação da entrada e saída na ZEE nacional das embarcações de pesca estrangeiras com licença para operar	2024

		neste espaço, bem como de informação da sua posição a intervalos regulares e de capturas mantidas a bordo	
		2.11. Quanto às embarcações de pesca nacionais, com licença de pesca industrial/semi-industrial, rever e, se necessário, atualizar as condições de declaração da sua posição nas águas marítimas nacionais	2024
		2.12. Quanto às embarcações de pesca nacionais que operam fora das águas marítimas de Cabo Verde, rever e, se necessário, atualizar as condições de comunicação da entrada e saída da zona marítima de um Estado terceiro, assim como as capturas mantidas a bordo e informação da sua posição a intervalos regulares	2024
		2.13. Aprovar as normas sobre os pontos de desembarque das embarcações de pesca artesanal	2024
		2.14. Aprovar as normas sobre o funcionamento de portos-base e pontos de desembarque	2024
		2.15. Aprovar o regime sancionatório para a pesca de mergulho comercial	2023
		2.16. Rever o regime de certificação de capturas	2026
		2.17. Implementar, na íntegra, na legislação nacional o disposto no Acordo sobre Medidas do Estado do Porto	2025
		2.18. Aprovar diploma próprio para implementação de um sistema de rastreabilidade dos produtos da pesca	2026
		2.19. Ponderar a necessidade e, se for o caso, aprovar diploma próprio respeitante aos métodos de atuação e providências a tomar no caso de detenção de pessoas, apresamento de embarcações de pesca, obtenção e manuseamento de meios de prova e outras situações envolvidas nas operações de fiscalização	2026
		2.20. Legislar sobre a obrigatoriedade de os pescadores usarem equipamento de segurança e ajuda à navegação	2023
		2.21. Legislar sobre a proibição de importação de engenhos de pesca que não estejam conformes com a legislação e as medidas de gestão em vigor	2023
CONTROLO SOBRE OS NACIONAIS			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
3	Os nacionais não apoiam nem se envolvem em pesca INN	3.1. Assegurar formação contínua regular para as comunidades piscatórias e os trabalhadores do setor da pesca sobre os riscos, o impacto e consequências da pesca INN	Permanente

		3.2. Informar regularmente, por via de circular, os marinheiros nacionais sobre a lista das embarcações classificadas como embarcações de pesca INN, ou sobre os Estados que não respeitam as medidas de conservação	Permanente
MONITORIZAÇÃO, CONTROLO E FISCALIZAÇÃO			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
4	Organizar e reforçar o sistema de seguimento, controlo e fiscalização das pescas	4.1. Criar o Órgão de Coordenação dos Agentes de Fiscalização de Pesca	2024
		4.2. Elaborar o Plano Nacional de Inspeção	2025
		4.3. Elaborar o Manual de Procedimentos de Inspeção	2024
		4.4. Otimizar a aplicação, de forma efetiva e sistemática, da análise de risco na inspeção de pesca, nos termos dos procedimentos definidos no Plano Nacional de Inspeção	Permanente
		4.5. Dotar a Autoridade Competente de agentes de fiscalização em quantidade suficiente, em número de 40	2026
		4.6. Dotar a Autoridade Competente de um Plano de Formação incluindo todas as vertentes de atuação dos Inspetores de Pesca	2024
		4.7. Rever os procedimentos para melhorar o cruzamento de informações provenientes da monitorização de embarcações para garantir o rastreamento dos produtos da pesca desembarcados e transbordados	2023
		4.8. Elaborar um programa de observação para seguir as atividades das embarcações de pesca	2023
		4.9. Dotar a Administração Pesqueira de observadores devidamente formados, dotados de estatuto ou de responsabilidades bem definidas	2024
		4.10. Dotar a Administração Pesqueira de um repositório que contenha as informações úteis sobre os atores diretamente envolvidos nas atividades de pesca, desde a fase de captura até à comercialização	2024
		4.11. A Administração Pesqueira deve criar e manter um registo nacional atualizado das embarcações de pesca, capitães, armadores e operadores nacionais e estrangeiros implicados em atividades de pesca INN, em conformidade com as recomendações e os formatos das organizações internacionais	2024
		4.12. Exigir a apresentação de um certificado de radiação ou suspensão do pavilhão de origem antes de qualquer novo registo de uma embarcação de pesca no Registo Convencional de Navios de Cabo Verde	Permanente
		4.13. A Autoridade Competente deve manter	Permanente

		uma articulação permanente com a Autoridade Marítima para seguimento e troca de informações sobre embarcações envolvidas em pesca INN	
		4.14. Promover e incentivar a importação de balizas VMS	2023
		4.15. Reforçar a equipa para a instalação, manutenção e reparação das balizas VMS	2023
		4.16. Estabelecer as características técnicas dos aparelhos e equipamentos de VMS a instalar a bordo das embarcações de pesca	2023
		4.17. Modernizar o dispositivo de seguimento por satélite (VMS) nas embarcações de pesca que operam na ZEE (balizas), nos termos da legislação aplicável	2023
		4.18. Elaborar a lista de todos os documentos estabelecidos como obrigatórios ter a bordo pelas embarcações de pesca, industrial/semi-industrial e artesanal, e exigir o respetivo cumprimento	2023
		4.19. Exigir que as condições de utilização e preenchimento do diário de pesca sejam cumpridas	Permanente
		4.20. Aplicar de forma efetiva a regulamentação, imobilizar, se necessário, e sancionar as embarcações cuja marcação não estiver em conformidade com as especificações e as diretivas da FAO /OMI	Permanente
RESPONSABILIDADES DO ESTADO DE BANDEIRA			
CONTROLO DAS EMBARCAÇÕES DE PESCA INDUSTRIAL E SEMI-INDUSTRIAL			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
5	Seguimento, controlo e fiscalização das embarcações de pesca industrial/semi-industrial (em complemento das ações pertinentes sob o n.º 4)	5.1. Exigir a existência de baliza VMS e comprovar a sua operacionalidade como condição para emissão da licença de pesca	Permanente
		5.2. Exigir às embarcações de pesca nacionais a operacionalidade e o funcionamento permanente do equipamento de monitorização contínua (EMC), mesmo fora das águas marítimas nacionais	Permanente
		5.3. Utilizar todas as informações provenientes do programa de observadores, do sistema VMS, do diário de pesca, e de outros meios de deteção disponíveis no país, para seguir e assegurar-se que as embarcações nacionais exercem as suas atividades de pesca em conformidade com os textos regulamentares, mesmo fora das águas marítimas nacionais	Permanente
		5.4. Fazer cumprir a obrigatoriedade de uso de equipamento de segurança e ajuda à navegação	Permanente
		5.5. Melhorar a partilha de informação	Permanente

		relativa a embarcações de pesca que arvoram bandeira nacional reconhecidas como de pesca INN num país terceiro, ou pela FAO, ORP ou outros organismos internacionais relevantes	
		5.6. Aplicar sanções efetivas e dissuasivas em caso de pesca INN por uma embarcação nacional, mesmo fora das águas marítimas nacionais quando o Estado terceiro se demite de o fazer	Permanente
CONTROLO DAS EMBARCAÇÕES DE PESCA ARTESANAL			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
6	Seguimento, controlo e fiscalização das embarcações de pesca artesanal (em complemento das ações pertinentes sob o n.º 4)	6.1. Fazer cumprir a obrigatoriedade de uso de equipamento de segurança e ajuda à navegação	Permanente
		6.2. Aplicar escrupulosamente e de modo eficaz as normas em vigor, nomeadamente as sanções previstas na legislação	Permanente
RESPONSABILIDADES DO ESTADO COSTEIRO			
ACESSO ÀS ÁGUAS POR EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
7	Autorizações e cooperação	7.1. Exigir a existência de baliza VMS e comprovar a sua operacionalidade como condição para emissão da licença de pesca nas águas marítimas nacionais	Permanente
		7.2. Exigir que as embarcações de pesca industrial autorizadas a pescar nas águas marítimas nacionais embarquem observadores nacionais ou observadores de competência reconhecidos pelo país	Permanente
		7.3. Informar o Estado de bandeira sobre a emissão ou a recusa de licença às suas embarcações de pesca	Permanente
CONTROLO DAS EMBARCAÇÕES DE PESCA ESTRANGEIRAS			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
8	Seguimento, controlo e fiscalização das embarcações de pesca estrangeiras nas águas marítimas nacionais (em complemento das ações pertinentes sob o n.º 4)	8.1. Exigir às embarcações de pesca estrangeiras a operacionalidade e o funcionamento permanente do equipamento de monitorização contínua (EMC) nas águas marítimas nacionais	Permanente
		8.2. Utilizar todas as informações provenientes do programa de observadores, do sistema VMS, do diário de pesca, e de outros meios de deteção disponíveis no país, para seguir e assegurar-se que as embarcações exercem as suas atividades de pesca nas águas marítimas nacionais em conformidade com os textos regulamentares	Permanente
		8.3. Melhorar a partilha de informação	

		relativa às embarcações de pesca reconhecidas como de pesca INN num país terceiro, ou pela FAO, ORP ou outros organismos internacionais relevantes, incluindo as embarcações sem nacionalidade, mesmo quando procedem ulteriormente a registo	Permanente
		8.4. Aplicar sanções efetivas e dissuasivas em caso de pesca INN nas águas marítimas nacionais	Permanente
RESPONSABILIDADES DO ESTADO DO PORTO			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
9	Implementar na íntegra o Acordo de Medidas do Estado do Porto (PSMA) e assegurar a sua aplicação efetiva e eficaz (em complemento das ações pertinentes sob o n.º 2 e o n.º 5)	9.1. Fazer cumprir a exigência legal de que as embarcações submetam um documento designado Aviso de Chegada de Navio de Pesca, indicando todas as informações úteis de pesca, incluindo o diário de pesca, com um avanço suficiente antes do acesso ao porto	Permanente
		9.2. Condicionar a autorização de entrada e de saída do porto de todas as embarcações de pesca ao respeito pelas normas de marcação das embarcações de pesca da FAO /OMI	Permanente
		9.3. Obrigar todas as embarcações a notificar previamente ao Estado de bandeira e/ou ao Estado emissor da licença, as datas dos desembarques e transbordos em portos nacionais e/ou estrangeiros (declaração de entrada e saída). Entidades a notificar constam da licença de pesca	Permanente
		9.4. Recusar a entrada no porto, o desembarque de produtos da pesca, e outras atividades de apoio, a todas as embarcações estrangeiras constantes das listas de pesca INN, exceto nos casos previstos na lei	Permanente
		9.5. Recusar o acesso aos portos a todas as embarcações que praticam a pesca INN ou colaboram nessa atividade, exceto nos casos previstos na lei	Permanente
		9.6. Recusar qualquer apoio logístico, não colocando em perigo a segurança, às embarcações reconhecidas como exercendo ou apoiando a pesca INN	Permanente
		9.7. Informar o Estado de bandeira sobre todas as recusas de acesso ao porto às suas embarcações indicando o motivo, bem como aos Estados interessados (por ex., da nacionalidade do armador e capitão), às ORP e outros organismos internacionais relevantes	Permanente
		9.8. Fazer cumprir a exigência legal de que todas as operações de desembarque e transbordo se façam nos portos designados e sob controlo	Permanente

		das autoridades portuárias e dos inspetores de pesca	
		9.9. Inspeccionar todas as embarcações de pesca suspeitas ou assinaladas por um Estado, uma ORP ou outro organismo internacional relevante, que transitam no porto, bem como comunicar aos mesmos o resultado das inspeções efetuadas	Permanente
		9.10. Garantir o cumprimento, pelo menos, do número mínimo de inspeções obrigatórias estabelecido na legislação, com vista à realização dos objetivos do PSMA	Permanente
		9.11. Informar, se possível, ao próximo porto de destino da embarcação de pesca, a hora de partida, a sua velocidade de cruzeiro e a sua carga	Permanente
		9.12. Comunicar ao Estado de bandeira a detenção no porto das embarcações de pesca INN que arvoram o respetivo pavilhão, indicando os motivos	Permanente
		9.13. Assegurar uma investigação exaustiva às embarcações nacionais sempre que, na sequência de uma inspeção efetuada por um Estado do porto, Cabo Verde receba um relatório de inspeção que indique haver motivos fundados para considerar que uma embarcação autorizada a arvorar o seu pavilhão exerceu ou apoiou a pesca INN	Permanente
		9.14. Adotar e aplicar os modelos contidos nos anexos ao PSMA	2024
		9.15. Atualizar e harmonizar os procedimentos operacionais estandardizados (SOP) existentes	2025
		9.16. Acompanhar e examinar sistematicamente a execução do PSMA e avaliar os progressos realizados	Permanente
		9.17. Cooperar e trocar informações com os Estados interessados, a FAO, as ORP e outros organismos internacionais relevantes, visando a execução efetiva do PSMA	Permanente
MEDIDAS COMERCIAIS			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
10	Fortalecer o combate à pesca INN através de medidas com impacto no comércio	10.1. Assegurar uma sensibilização geral sobre os efeitos negativos da pesca INN e do seu impacto desfavorável sobre todos os setores económicos	Permanente
		10.2. Aprovar as regras sobre a retirada ou exclusão de todo o apoio ou incentivo económico concedidos às embarcações de pesca nacionais, às empresas de pesca ou às pessoas físicas que praticam a pesca INN ou que colaboram nesta atividade	2025
		10.3. Cumprir o estabelecido na legislação referente a visitas e inspeções a quaisquer locais envolvidos na produção e	Permanente

		comercialização de pescado, incluindo inspeção de documentos	
COOPERAÇÃO E TROCA DE INFORMAÇÕES			
N.º	Atividades	Ações a realizar	Prazo
11	Reforçar a cooperação internacional e tornar a troca de informações mais eficaz	11.1. Cooperar no quadro da CICTA/ICCAT, da CSRP ou de outros organismos internacionais relevantes, para prevenir e combater a pesca INN, incluindo ao nível da CPLP no âmbito e termos da plataforma de cooperação no combate à pesca INN	Permanente
		11.2. Difundir as coordenadas de Seguimento, Controlo e Fiscalização nacional à CICTA/ICCAT, à CSRP e a outros organismos internacionais relevantes, bem como aos Estados-Membros da CPLP no âmbito e termos da plataforma de cooperação no combate à pesca INN	Permanente
		11.3. Privilegiar as trocas automáticas de informação obtida via VMS, pelos inspetores de pesca e/ou observadores, entre os Estados relevantes, a CICTA/ICCAT, a CSRP e outros organismos internacionais pertinentes	Permanente
		11.4. Assinalar à CICTA/ICCAT, à CSRP e a outros organismos internacionais relevantes, como também aos Estados-Membros da CPLP no âmbito e termos da plataforma de cooperação no combate à pesca INN, todas as embarcações reconhecidas como de pesca INN, incluindo as embarcações sem nacionalidade, mesmo quando procedem ulteriormente a registo, bem como comunicar todas as informações úteis correspondentes	Permanente
		11.5. Comunicar à CICTA/ICCAT, à CSRP e a outros organismos internacionais relevantes, bem como aos Estados-Membros da CPLP no âmbito e termos da plataforma de cooperação no combate à pesca INN, os resultados de inspeções relativas a atividades de pesca INN praticadas por embarcações estrangeiras	Permanente

Aprovada em Conselho de Ministros, aos 13 de junho de 2023. — O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*.



I SÉRIE
BOLETIM
OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: www.incv.cv

incv

IMPRESA NACIONAL DE CABO VERDE

Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: kioske.incv@incv.cv / incv@incv.cv

I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.